

# ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ



REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA,  
ORIENTAREA ȘI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 6

Aprilie 1932

=====

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice

=====



„CAROLUS PRIMUS”  
Yachtul Comisiei Europene a Dunării

*„Cheia mântuirii noastre  
este drumul Dunării spre  
marea largă...”*

(M. COGĂLNICEANU)



## CUPRINSUL:

---

|   |                               |
|---|-------------------------------|
| <i>Rusia și Basarabia</i> . . . . .                       | Jean Bart                     |
| <i>Criza Maritimă</i> . . . . .                           | Alex. Marius Gheorghiu        |
| <i>Învățămintul pescuitului</i> . . . . .                 | Ciorpac                       |
| <i>Un motor electric în afara bordului</i> . . . . .      | (din Le Yacht)                |
| <i>Cântec de plecare</i> . . . . .                        | Ion Plutașu                   |
| <i>Crepusul la Tomis</i> . . . . .                        | Ion Minulescu                 |
| <i>În vinerea Paștelui</i> . . . . .                      | Jean Bart                     |
| <i>Praznic luminat</i> . . . . .                          | Stanincowitz                  |
| <i>Navigația de plăcere cu yachtul românesc „Pinguin”</i> |                               |
| <i>Vânt, valuri, stuf</i> . . . . .                       | Ing. Iliescu-Brânceni         |
| <i>Din Enciclopedia Mărei</i> . . . . .                   | C. Amiral Corneliu Buchholzer |

**Cronica:** *Un vechi act de botez; Marina Jugoslavă; Școala de marină pentru fete; Ne trebuiesc noi tancuri petrolifere; Sextant „rumba”; Clubul sportiv „Marina” din Constanța.*

**Pe marginea cărților:** *Cartea lui Yoshua Slocum.*

**Informații; Noutăți; Piața; Poștă; Jocuri.**

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)  
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)  
Secretarul „ Cpt. ȘTIUBEI D.  
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

---

### Prețul abonamentelor pe un an:

|  |         |
|--|---------|
| Pentru instituții, întreprinderi, agenții . . . . .                                      | Lei 800 |
| Pentru școli, căzărmi . . . . .  | „ 400   |
| Pentru particulari . . . . .   | „ 300   |
| Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării . . . . . | „ 150   |

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista, în comptul cotizației anuale de 280 lei.

La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

---

**Redacția și Administrația:** Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)  
Telefon 367/98  
BUCUERȘTI

---

# OFICIUL NAUTIC ROMÂN



Telegrama:  
NAUTICUS  
București

**C. ȘTEFANESCU**

STRADA JULES MICHELET, 15 — Tel. 2-1662

MATERIALE, INSTRUMENTE  
ȘI PUBLICAȚIUNI NAUTICE



## LOTERIA DE STAT

PRIVILEGIATA PE CLASE

**Veți câștiga încercându-vă  
norocul la colectura „Hermes”**

BUCUREȘTI, — CALEA VICTORIEI, 60 (fost Luvru)

**CÂȘTIGUL PRINCIPAL EV. IN NUMERAR**

**LEI 10.000.000**

**40.000 câștiguri în suma totală de Lei 240.320.000**

MIZA PENTRU FIECARE CLASĂ ESTE:    pentru    o optime    un sfert    o jumătate    un loz  
de Lei    125.—    250.—    500.—    1000.—

**Tragerea clasei I-a la 23 și 24 APRILIE**

Inscrierile se primesc de pe acum Comenzile din provincie vor fi însoțite de costul lor  
prin mandat poștal la adresa de mai sus



# **I. ROTHMANN & Co.**

SOCIETATE ÎN COMANDITA

MAGAZIN DE **FERĂRIE, MAȘINI  
VOPSELE și  
ARTICOLE TECHNICE**

**MARE DEPOZIT ȘI FURNIZOR DE TOT FELUL DE MATERIALE NAVALE  
EN-GROS EN-DETAIL**

TELEFON 65/5 — ADRESA TELEGRAFICĂ: „R O C O”

**GALAȚI — STRADA PORTULUI No. 41 — GALAȚI**

**SOCIETATE ANONINA ROMANA  
DE**

## **Navigațiune pe Dunăre S. R. D.**

**Sediul: București, Str. General Berthelot, 15**

**TELEFON: 3198 și 4940**

**Direcțiunea: Brăila, Strada Danubiului, 17**

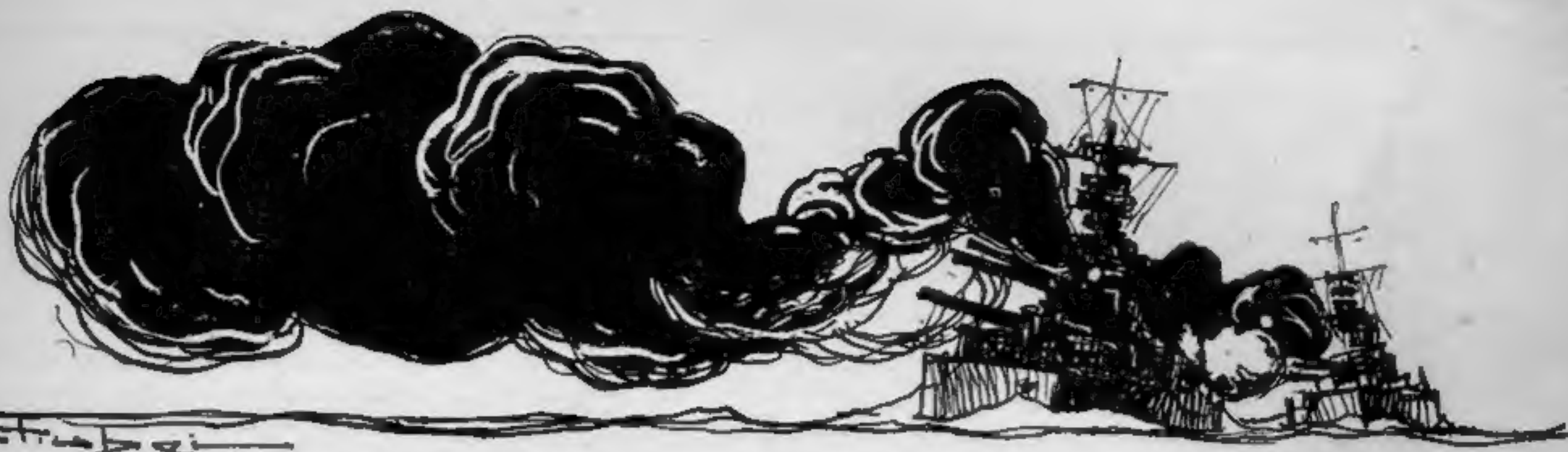
**TELEFON: 31/2**

### **Agenții în toate porturile**

Societatea dispune de un parc de 100.000 tone, șlepurî, tancuri, afară de un număr important de elevatoare, remorchere și vase de pasageri.

Se angajează cu orice fel de transporturi inclusiv petrol și derivate pe Dunăre până la Regensburg și pe mare până la Constantinopole. Societatea face curse regulate de pasageri și mărfuri de mare viteză pe Dunăre, între Brăila, Galați, Reni, Isaccea, Tulcea, Ismail, Killa și Vâlcov, cu următorul itinerar: Galați pleacă în toate zilele (afară de Duminică) la orele 19<sup>1/2</sup>, sosirea la Vâlcov la orele 9 dimineața. Vâlcov plecarea în toate zilele (afară de Luni la orele 1<sup>1/2</sup> și sosirea la Galați la orele 4<sup>1/2</sup> dimineața.





## RUSIA ȘI BASARABIA

Mulți se întreabă cu mirare de ce ține Rusia cu așa încăpățănare la petecul de pământ cuprins între Prut și Nistru? Cum se face că patrioții ruși s'au resemnat pierzând atâtea țări ca: Finlanda, Letonia, Estonia, Polonia, și nu se pot deprinde cu ideea că și mica Basarabie trebuie să urmeze aceeași soartă. De ce Rusia nu poate să renunțe? Ce valoare poate avea palma asta de loc dintre Tighina și Ungheni față de imensitatea întinderii dintre Tighina și Vladivostoc?

Nu bucătica de pământ negru al Basarabiei îi tentează pe ruși, ci fatala ei situație geografică, care dă cheia Dunării și deschide cel mai scurt drum spre Țarigradul visat de secole.

Comunistul Stalin, ca și Lenin, se crede în drept a fi executorul testamentar al lui Petru cel Mare.

„Unei corăbii mari îi trebuie și apă multă” zicea Dostoevski. Rusia se înăbușă; are prea mult pământ și prea puțină apă. Ea tinde să ajungă la mare liberă, și încearcă pe rând în direcția celei mai mici rezistențe.

Pudoarea internaționalei comuniste oprește pe cărmuiitorii Rusiei actuale să spună adevărul pe șleau, așa cum vechii autocrați ruși aveau curajul să-l rostească sus și tare.

În tratatul de alianță între Petru cel Mare și Canteimir, se recunoaște Nistrul ca hotar; țara nu va plăti tribut, domnii nu pot fi maziliți, dar numai o favoare cere Împăratul: de a se așeza în cetățile moldovenești din Basarabia garnizoane muscălești.. numai până se va imputernici organizarea țării.

Din Rusia la Țarigrad sunt două drumuri pe uscat.

a) Prin Caucaz și Anatolia.

b) Prin Basarabia, Dobrogea, Bulgaria.

Primul este foarte lung, prin munți, păduri, deșerturi, fără șosele și căi ferate. Al doilea e scurt și drept (300—400 km.). Stăpâni pe gurile Dunărei, rușii au cheia dela poarta care le deschide drumul ce cade în spatele Strămtorilor.

Rusia nu cere decât cheea dela poarta sa, expresie curentă încă de pe vremea lui Napoleon.

După războiul din Crimeea, Rusia este scoasă complet dela Dunăre, și cele trei județe din sudul Basarabiei sunt redată Moldovei. Această epocă se socotea ca cea mai tristă pagină a Istoriei rusești.

Diplomația lui Ignatiev și cea a lui Gorceacov netezesc terenul, și după războiul cu Turcii, la masa verde dela Berlin (1878), Bismarck declară sentimental că... pentru Rusia această bucătică de pământ a Basarabiei e o chestie de amor propriu, de ambiție, de onoare dacă voiți... și nu vede legătura dintre libertatea Dunării și cedarea Basarabiei.

Scalovski scria alarmat: „Gurile Dunării care după pacea dela Adrianopole au trecut Rusiei, acum după războiul din 1877 nu ni s'au întors odată cu Basarabia, au rămas pe seama României. Populația rusească din Deltă și Dobrogea este supusă unei romanizări sistematice”.



Petru cel Mare

Cu vreo câțiva ani înainte de războiul mondial, ziarul „Novoe Vremea” cerând desființarea comisiei europene a Dunării, scria:

„Rolul Dunării, marele fluviu slav, care a băut atâta sânge rusesc, nu s'a sfârșit încă. Afirmăm cu îndrăzneală că fluviul acesta ne este scump. Oare nu-i posibil să ne scăpăm de amestecul ce ni l-a impus Europa în afacerile acestui fluviu care constituie coloana vertebrală a peninsulei balcanice? A sosit vremea ca să fim stăpâni aci, unde avem interese strategice și drepturile noastre indiscutabile și indivizibile de stăpânire a Mării Negre în care se varsă Dunărea.



Ce caută delegații țărilor neriverane să se amestece pe malurile Mărei noastre ?”.

Iată care este cuprinsul faimosului Testament al lui Petru cel Mare :

„Marele Dumnezeu care ne susține viața și coroana ne permite, după vederile noastre pe cari le credem a fi și ale Providenței, să privim poporul rus ca chemat să aibă în viitor stăpânirea generală a Europei.

Pentru aceasta las urmașilor mei instrucțiile de față :

Să se întindă fără încetare la Nord dealungul Balticei, asemenea și la Sud, dealungul Mării Negre.

Acel care va domni cât s'o putea mai mult asupra Țarigradului și mai aproape de Indii, acela va fi adevă-

ratul stăpânitor al lumii.

În consecință : susțineți necurmat război când cu Persii, când cu Turcii ; întocmiți șantiere la Marea Neagră pentru a pune mâna încetul cu încetul pe această mare”.

Se susține că acest document ar fi fost fabricat de Napoleon, pentru a-i servi cauzei sale în 1812.

Chiar fals, acest testament nu este lipsit de valoare. În el se oglindește conștiința de sine, orientarea politică, schema misiunii de viitor al unui tânăr și viguros popor, ori sub ce formă de guvernământ s'ar găsi. La spatele Sovietelor se ridică Marea Rusie cu viitorul ei.

JEAN BART



## CRIZA MARITIMĂ

Nici o ramură de activitate economică nu oglindește astăzi mai bine marasmul mondial al afacerilor ca transporturile maritime. Nu există țară cu o flotă comercială cât de puțin însemnată, care să nu fie grav lovită în interesele ei și să nu resimtă efectele dureroase ale unui trafic anemiât.

După o perioadă de prosperitate excepțională și nebănuită în timpul războiului, după acei câțiva ani de iluzii de după război, fenomenul de scădere a navlurilor începe să se precizeze către sfârșitul anului 1920, de la care dată se accentuează necontenit. Această scădere atinge în 1932 cifra de 92% din navlurile anului 1918.

Dacă ținem seama de faptul că cheltuielile de exploatare a vaselor și taxele din porturi sunt cam cu 50% mai ridicate decât erau înainte de război, atunci navlurile actuale sunt mai scăzute ca în 1913. În adevăr o statistică sugestivă a Camerei de Navigație engleză (The Chamber of Shipping) ne arată că pentru o cifră de 100 luată ca medie a navlurilor din 1913, numărul indiciu pentru Ianuarie 1932 este de numai 78.59. În anul 1930 era de 81.70, iar în 1931 de 84.66.

În ultimii trei ani vapoarele nu numai că au lucrat cu un beneficiu mic sau chiar nul, dar traficul de mărfuri nu era nici măcar indostulător pentru a ține în mișcare întreaga flotă de comerț a lumii. Din 1923 până în 1929 vapoarele dezarmate au scăzut rar sub 4 milioane de tone. În 1930 tonajul inactiv în porturi atinge 8 milioane de tone ; în Iulie 1931 se ridică la 12 milioane, iar la 1 Ianuarie 1932 la 13.140.000 tone. Raportat la tonajul mondial după Lloyds Register Book de 70.131.040 tone, totalul tonajului inactiv în porturi reprezintă un procentaj de 18.73%.

Să vedem acum cari sunt cauzele acestei depresiuni comune tuturor țărilor maritime ? S'a afirmat că mărirea peste orice măsură a construcțiilor noi ar fi una din cauzele principale. Dar această mărire n'a fost atât de extraordinară cum s'a spus adesea, și în tot cazul ea a fost sensibil oprită, fiindcă după Lloyds Register tonajul în construcție la sfârșitul lunii Septembrie 1931 era cu 1.637.916 tone inferior celui ce se găsea pe cale în anul precedent la aceeași epocă. Totalul general mondial nu s'a mărit de la război încoace decât cu o medie de 1.370.000 tone pe an : e mai puțin decât media dinainte de 1914, când atingea 1.575.000 tone anual.

Afară de construcțiile noi, mai sunt și alți factori cari influențează asupra abundenței tonajului de vase „tramps”, adică a acelor de navigație liberă și anume : înmulțirea liniilor regulate, cari concurează din ce în ce mai simțitor vasele „tramps” ; punerea în serviciu de vapoare cu viteză mai mare, rapiditatea și ușurințele de tot felul în operațiile de încărcare și descărcare în porturi.

Oricare ar fi influența acestor factori, ea nu se resimte așa de repede încât să poată aduce în doi sau trei ani schimbări apreciable, și nu credem să greșim afirmând că nu abundența tonajului e cauza principală a scăderii navlurilor.

Intensitatea crizei actuale se poate considera, într-o largă măsură, ca o consecință directă și indirectă a războiului. Expansiunea comercială care ar fi trebuit să se producă în mod normal din 1914 încoace, a fost extrem de încetinită. Popoarele au fost sărăcite și mărirea impozitelor a redus puterea lor de cumpărare. Ceia ce e mai grav, este că războiul a provocat în lumea întreagă o exagerare a naționalismului, manifestată din nenoro-



cire sub o formă deplorabilă, fiindcă fiecare țară încearcă să se îndestuleze în totul. Țările agricole voiesc să fabrice pe teritoriul lor produsele industriale de cari au nevoie, în timp ce mare parte din țările industriale încurajează producția de cereale și alimente pentru a reduce importul și a fi mai puțin debitoare țărilor agricole. Și lumea întreagă suferă de această politică.

Asistăm astăzi la o supraproducție enormă, sau mai bine zis la o sub-consumăție de cereale, zahăr, cauciuc, ceai, cafea, bumbac și alte mărfuri, pe când în țările industriale milioane de oameni nu găsesc de lucru. Această



producție de mărfuri răspunde unei trebuințe economice reale, fiindcă nimeni nu poate pretinde că toți oamenii sunt la fel de bine hrăniți și îmbrăcați. Dar comerțul nu se poate efectua decât prin schimburi de mărfuri, și se pare că tocmai mecanismul acestor schimbări e turburat. E iarăși adevărat că stockul de aur și facilitățile de credit cari există în lume nu sunt utilizate cum ar trebui, și că financiarul urmează să găsească un remediu greutăților cu care se luptă economia întreagă, fiindcă politica creditelor e o necesitate imperioasă a activității internaționale.

Dacă cauzele generale sunt acele menționate în treacăt mai sus, cauzele imediate sunt criza financiară din Statele Unite și Anglia precum și scăderea catastrofală a prețurilor mărfurilor — cari au adus o restrângere excesivă în afacerile de cumpărare și expediție. Ameliorarea recoltelor de cereale în Europa în ultimii trei ani a provocat o reducere de aproape o treime în importul din țările transatlantice. Recoltele s'au îmbunătățit nu numai în țările din vestul Europei, ci și în acele exportatoare de cereale din Orient, ca țările dunărene și Rusia. În primele zece luni din 1929 transporturile de proveniență dunăreană și rusească s'au ridicat la 3.714 milioane quarteri, față de un total mondial de 117.160 milioane quarteri. (Un quarter valorează în sistemul metric 2.90 hectolitri). În 1930 cifrele corespunzătoare au fost de 7.581 milioane quarteri, față de un total de 106.335 milioane quarteri, pe când în 1913 totalul exportului acestor țări era de 44.322 milioane quarteri, față de un total de 122.064 milioane.

Este deci de așteptat ca după un interval de 14 ani, țările dunărene și Rusia să înceapă să-și reia locul ca factori importanți în comerțul mondial. Dar acest fapt nu e prea îmbucurător pentru armatori, fiindcă transportul pe mare a cerealelor din Orientul în Occidentul Europei e cu mult mai scurt decât acel din Argentina, Australia sau Indii. Situația pieței navlurilor în lunile următoare ale anului în curs, va depinde deci de rendementul recoltelor europene.

În ceea ce privește remediile pe cari industria maritimă le poate găsi pentru a ieși din inactivitatea de astăzi, sistemul dezarmărilor voluntare, sub presiunea împrejurărilor, nu poate fi privit decât ca un paliativ cu efecte pasagere, fiindcă îndată ce navlurile iau o cât de mică tendință de urcare, vasele cari reintră în serviciu înfrânează această tendință dacă n'o face să-și schimbe sensul. O propunere înțeleaptă, dacă nu acceptabilă, ar fi aceea de a demonta vapoarele vechi, cari, fie din cauza consumăției prea mari sau a tonajului mic, nu mai pot fi exploatate cu beneficii. Din punctul de vedere al armatorilor ar fi de dorit ca să înceteze construcțiile noi până când cererea de tonaj va întrece oferta. Asemenea politică n'ar fi însă pe placul șantierelor de construcții navale.

În practică, dacă nu se pot suspenda complet construcțiile navale, ele sunt cu mult reduse, după cum am văzut din cifrele de mai sus. Și nu se pot suspenda complet fiindcă progresele de seamă făcute în construcție și în mijloacele de propulsie navale, permit astăzi de a pune în serviciu vase a căror exploatare să fie mai puțin oneroasă decât a vapoarelor vechi.



Privită din acest punct de vedere, chestiunea demonstării vaselor vechi devine interesantă și pentru armatori și pentru șantierelor navale. La o înțelegere în acest sens nu se poate ajunge decât pe cale internațională, atât în ceea ce privește armamentul, care nu e egal repartizat între toate țările, cât și șantierelor navale, cari în unele țări primesc subvenții din partea guvernelor respective, în altele însă sunt lăsate la libera concurență.

ALEX. MARIUS GHEORGHIU



# INVĂȚĂMÂNTUL PESCUITULUI

Sunt 30 de ani de când un mare patriot, poet și om de acțiune, *Ion Nenitescu*, pe când se afla prefect la Tulcea, a început o mare operă națională :

## ROMANIZAREA DELTEI.

Primile încercări de colonizare au reușit. Călătorii cari merg spre Sulina pot admira, de pe puntea vaporului, satele înșirate în lungul canalului (marele M) tăiat de Comisia Europeană. Gorgova, Ceamurlia, sunt sate curat românești. A doua generație s'a adaptat perfect solului. Români, băltăreți, pescari... din apă se hrănesc, că pământ de lucru nu se află, doar vitele se mulțumesc cu stuful din Deltă.

Dar cum se întâmplă la noi mai totdeauna, opera începută s'a întrerupt. Odată cu moartea omului a dispărut și ideea care începuse a se transforma în faptă.



Administrația pescărilor din Jurilofca.

Odată cu primele colonizări în Deltă s'a pus și chestiunea unui învățământ de pescuit. Nenitescu pregătise înființarea unei școli de pescărie în Tulcea.

Și dacă trăia acest om energic și întreprinzător, de sigur, școala de pescărie s'ar fi întocmit.

N'am înțeles niciodată de ce nu s'a organizat de Stat nici până azi o asemenea școală, care a fost și este așa de necesară.

La Vâlcov, marele nostru centru pescăresc, ne-am grăbit să facem un gimnaziu. Dece?

Ca fii bărboșilor pescari lipoveni să-și părăsească ducele și setcile și să ajungă proletari intelectuali, sau conșopîști administrativi?

Numai după cererea părinților, cari cu bunul simț au înțeles încontro se îndreaptă viitorul copiilor, s'a transformat acest gimnaziu în școală de meserii. De ce nu s'a făcut acolo o școală de pescărie? Nu știm.

Bulgarii au făcut o asemenea școală de pescărie maritimă la Sozopol.

Acum câțiva ani, la Giurgiu, s'a înființat prima școală românească pentru a instrui agenții de pescărie. Toți așteptau ca această eroică și lăudabilă încercare, făcută prin munca, sacrificiile și entuziasmul membrilor unei societăți, să fie reluată și consolidată de Stat.

După cât știm însă lucrurile au rămas în aceeași stare. De ce nu propășim pe acest tărâm?

Ne sfâșiem într-o luptă surdă, învărtindu-ne într'un cerc vițios.

Și... din Ungaria ne vin crape, din Stambul icre de știucă, iar din Varna a început să vină bărci admirabil lucrate.

Întâmplarea face că la Direcția Învățământului Primar se găsește un dobrogean inimos, profesorul Apostol Culea, (cel care s'a ocupat de Dunărea în literatura populară). Pregătindu-se programele învățământului complementar, adică școala de doi ani după cele cinci clase primare rurale, cu drept cuvânt s'a avut în vedere ocupațiile regionale : agricultura, viticultura, pescăria, etc.

Învățământul complementar pentru copii băltăreți trebuie să cuprindă și cunoștințe privitoare la pescuit.

În revista *Pescăria și Piscicultura*, D. Al. Daia, sufletul școlii de pescărie din Giurgiu, schițează un program arătând ce cunoștințe trebuie să aibă un pescar :

1) Mânuierea bărcilor de tot felul, cu rame, vele, și, acum în urmă, cu motor.

2) Mânuierea diferitelor scule de pescuit și cunoașterea întrebuințării lor după anotimp și după speciile de pește.

3) Cunoașterea epocilor de pescuit, a metodelor de pescuit potrivit fiecărei epoci, și a materialului de întrebuințat.

4) Diferite mijloace de conservare a peștelui (ghiață, sare, etc.).

5) Cunoașterea peștilor și a obiceiurilor lor.

6) Cunoașterea viiturilor de apă și a rolului lor în producția peștelui și în prinderea lui.

7) Construirea bărcilor, confecționarea sculelor, a coșurilor de răchită, papură, etc.

Este de la sine înțeles că toate aceste cunoștințe vor fi greu să și le apropie copilul în cursul celor doi ani de școală complementară, mai ales pentru faptul că aceasta nu ar fi chemată să dea numai instrucție profesională ; și apoi, atât materialul cât și personalul didactic va fi greu de avut pentru fiecare școală de sat. Totuși anumite obiecte de curs pot să slujească foarte ușor scopul urmărit.

1) *Geografia*. — Va fi în special o geografie a Dunării, în care se va vorbi, insistându-se, asupra impor-



tanței acesteia din punct de vedere al navigației și al pescuitului.

Se va vorbi de lacurile ei litorale și de Deltă. Deasemenea se va insista asupra devărsărilor anuale și a efectelor acestora din punct de vedere pescăresc, adică umplerea bălților cu pește și deci puțința de a se prinde peștele prin închideri potrivite în momentul retragerii apelor.

Influența revărsărilor asupra înmulțirii peștelui.

2) Științele naturale. Vor cuprinde întâi descripția animalelor de apă : pești, păsări vătămătoare sau nu, animale răpitoare, etc.

Se va insista asupra vieții fiecărui pește în parte, asupra obiceiurilor lui, pe care pescarul cunoscându-le, le folosește pentru a-l prinde mai ușor.

Se va vorbi și de epoci de pescuit, amintindu-se și felul instrumentelor de întrebuințat pentru fiecare epocă și specie de pește în parte.

3) Fizica. — Va cuprinde un capitol important, acela al mijloacelor de conservare a alimentelor în general și a peștelui în special. Se va vorbi de cauzele stricării peștelui, pentru a se pune mai ușor în evidență valoarea mijloacelor de conservare.

Se vor indica principiile conservării prin ghiață, sare și afumare.

Se va putea vorbi deasemenea despre vânt, ca factor de propulsiune, și în parte, despre mijloacele moderne de propulsiune. Rezistența apei. Echilibru. Materiale de construcție. Rezistența lor.

4) Un capitol de igienă, în cuprinsul Fizicei, ar fi foarte potrivit să vorbească despre paludism, alcoolism, valoarea hrănitoare a diferitelor alimente și deci implicit și a peștelui, precum și despre înec și readucerea la viață a unui înecat.

5) Lucrul manual. — Se va insista asupra confecționării plășilor, coșurilor de răchită și papură, etc., precum și a ambalajelor.

Unde va fi posibil și mijloacele o vor permite, se vor face construcții de bărci. Dacă nu, se vor face cel puțin, construcții de vase în miniatură, ca să desvolte în copii gustul de navigație.

În școlile din satele Moldovei de sus și ale Basarabiei de Nord, unde iazurile sunt în număr foarte mare, se va pune în programul științelor naturale, și un capitol de piscicultură, simplă, care să dea noțiunea creșterii peștelui, a nevoilor lui de hrană, reproducție, etc.

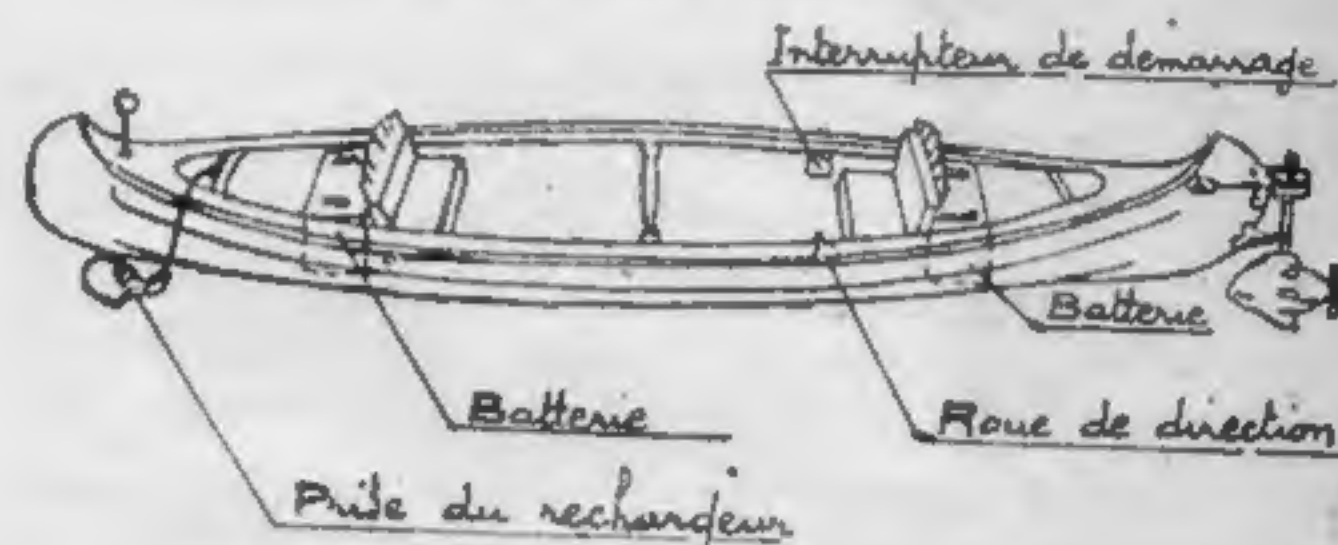
Aceste noțiuni, formează un minim pe care ar trebui să-l cunoască un copil dintr-o regiune pescărească, și sunt, bine înțeles, susceptibile de a li se da o dezvoltare mai mare, dacă organizația școlii complimentare o poate permite.

CIORPAC.

## Un motor electric în afara bordului

D. J. Barrere a introdus în Franța un motor electric exterior, perfect potrivit pentru propulsiunea la tot felul de bărci care merg cu lopeți.

Acest motor denumit *Silver Streak*, este cel mai vechiu propulsor electric de fabricație americană. Întrebuințarea sa a luat de câțiva ani o dezvoltare considerabilă în Statele-Unite și în special în California.



Așezarea motorului electric.

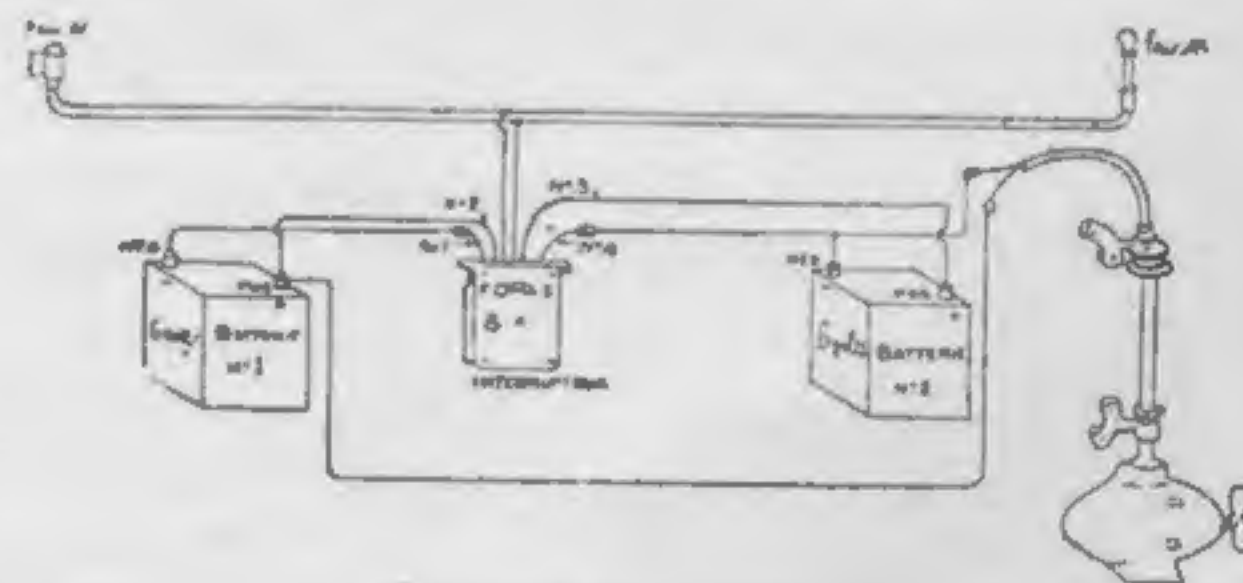
Propulsorul întreg scufundat ; curentul stabilit la 16—20 volți ; carterul are un diametru de 190 mm. ; iar lungimea totală a aparatului este de 400 mm.

Are o etanșeitate absolută ; în plus este blindat și are un sistem special de ungere ; astfel că este imposibil ca apa să pătrundă în motor.

Carterul motorului este prelungit prin un tub, utilizat pentru dirijare ; variațiile de viteză se fac prin ajutorul unui buton așezat în interior și prin manevra lui se poate obține trei viteze. Pentru mersul înapoi, motorul se învârtă de 180.° în jurul unui ax.

Dirijarea se face prin ajutorul unei roți situată în interior și are o transmisie prin cablu flexibil.

Energia electrică se produce prin două baterii de acumulatori de 6 volți, de o capacitate de 120 a. h. suficientă pentru un mers de 10 ore cu o viteză de 1700—2000 ture pe minut. Acești propulsori a căror greutate fără baterie nu trece de 14 kgr. poate înprima o viteză de 11, 12 klm. pe ceas .



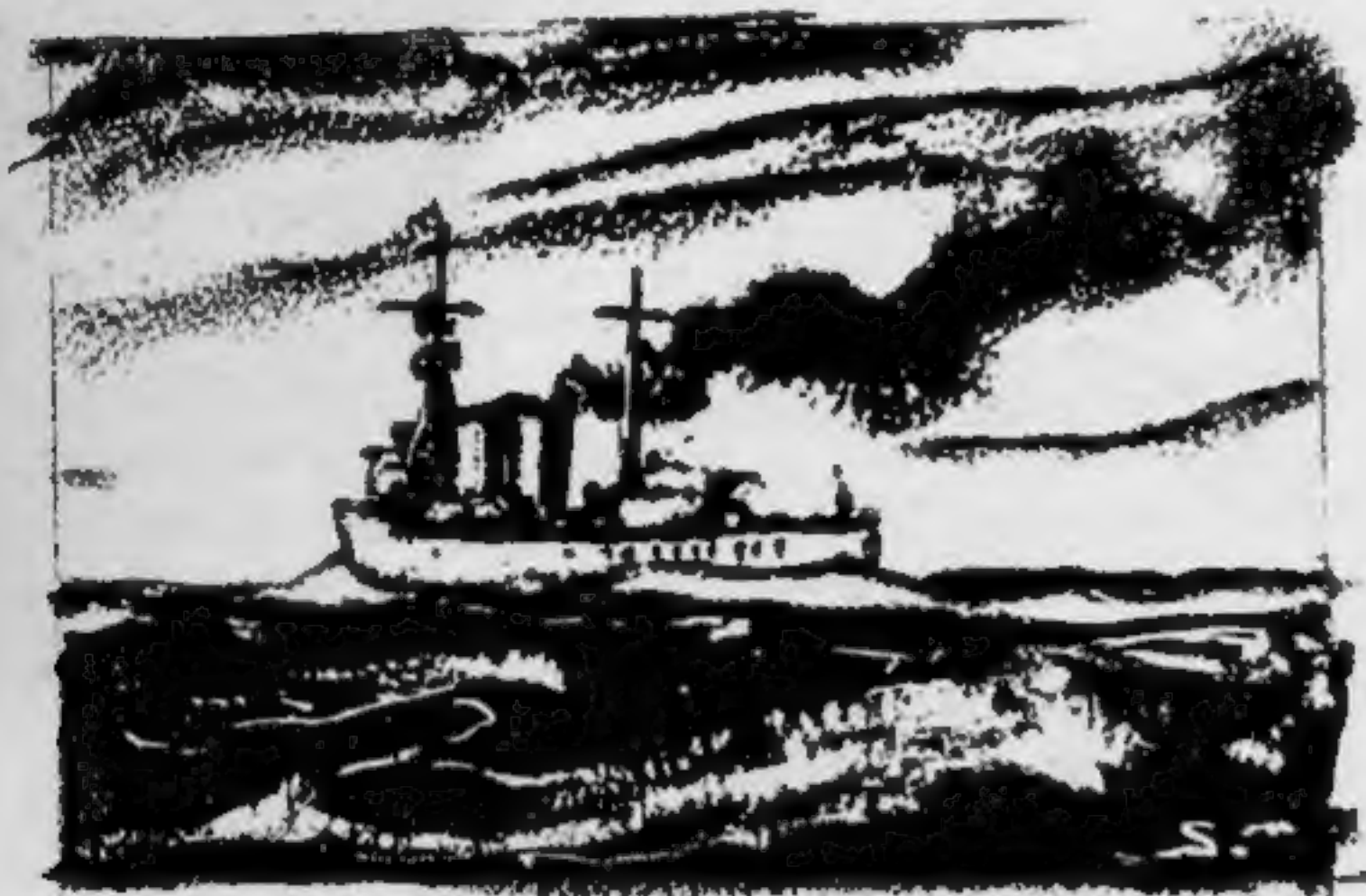
Alimentarea motorului.

Încărcarea bateriilor se face prin ajutorul unui încărcător special așezat sub vas și este destul de a se așeza barca lângă o priză de curent. Cu ocazia încercării făcute s'a constatat că motorul nu face nici un sgomot. Conducerea este cât se poate de simplă ; ceva mai mult, s'a constatat că fiind motorul așezat perfect în ax și barca bine fundată, se ajunge la o stabilitate aproape completă. (Le Yacht).



## Cântec de plecare

*Hai, mola parâma la pupa  
Și vira mai iute, băeți !  
O cheie mai este la apă ;  
La posturi baloane, trancheți !*



*Mașina încet înainte !  
(Nu suntem grăbiți la plecare ;  
De-acuma o lună, sau două,  
Vom merge într'una pe mare).*

*Hei, tu, marinarul de colo !  
Ia spune, tu, drept, ți-era dragă ?  
Ai timp s'o visezi de acum  
Și ziua și noaptea întreagă...*

*Viseaz-o, băete ; viseaz-o !  
— Pe mare sunt nopți minunate —  
Ești tânăr și-odihnă nu-ți trebui.  
Mașina acum jumătate !*

*Dar fata cea dragă, ia spune,  
Te-așteaptă ea oare pe tine ?  
Răspunde, băete, mai iute !  
Sau poate, cumva, ți-e rușine ?*

*Se poate să ai tu dreptate...  
Privește, băete, la fum...  
Așa e pe lume iubirea.  
Să pună mașina pe drum !*

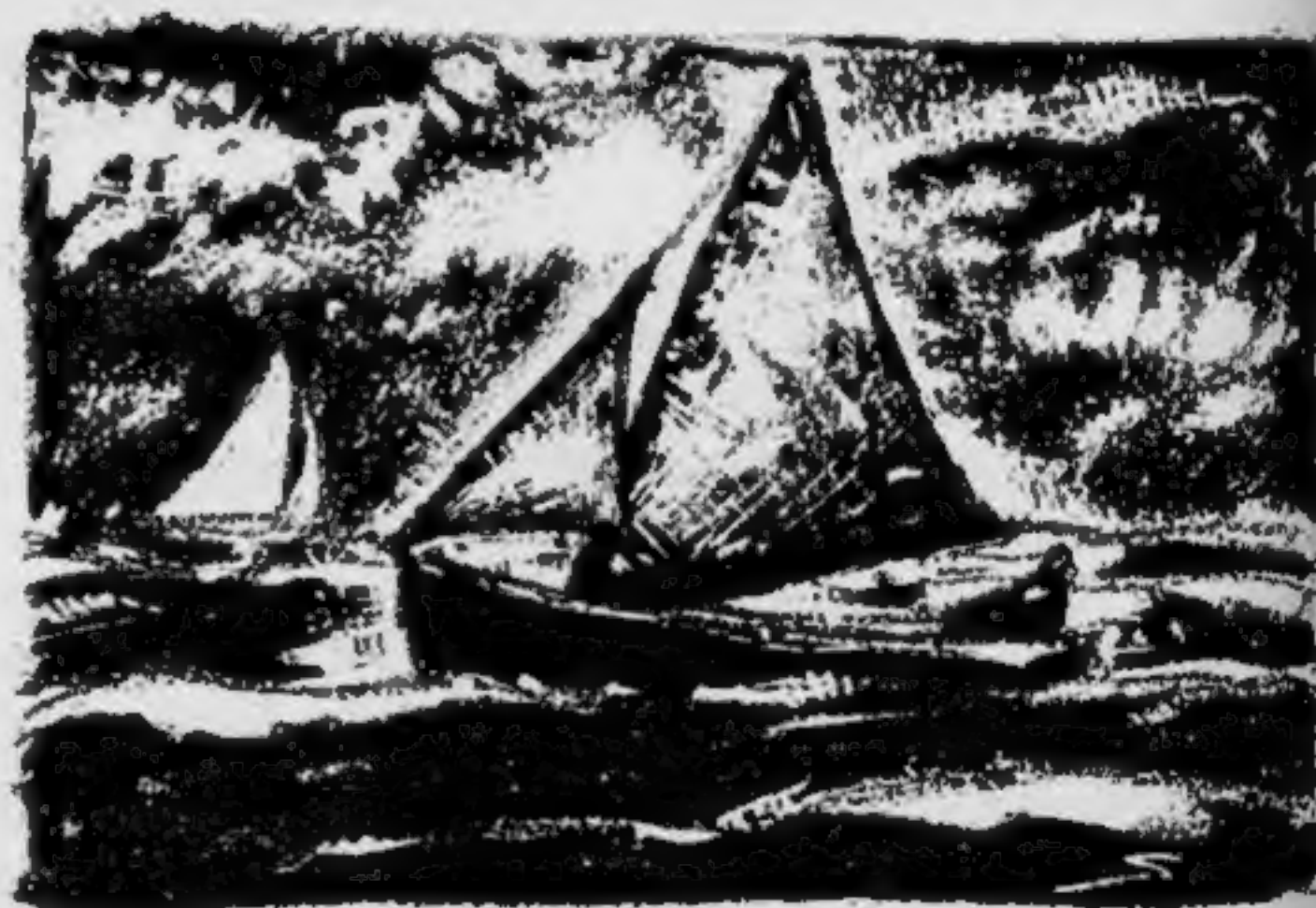
ION PLUTAȘU

## Crepusul la Tomis

*Pe mare'n asfințit...  
Și vântul  
Imi poartă barca pe cărarea  
Cu care Soarele și Marea  
Se'mbrățișează cu pământul !...*

*Din larg,  
Ca niște vești urgente,  
Inamoratele Sirene  
Apar cu gesturi indecente  
Și'n cinstea mea încep să'noate  
Pe spate,  
Cu câte-un far aprins sub gene  
Ce'mi luminează'n asfințit  
Temutul semn de întrebare  
Cu care marea m'a 'nfrățit...*

*Iar eu —  
Pornit în căutarea  
Frumosului nepus în rime,  
Un vagabond pe care marea  
M'a scos de păr, din adâncime,  
M'avânt din nou în infinit  
Și convertit*



*De dragul unei jucării,  
M'agăț cu mâinile de Astrul  
Ce ca un pescăruș rănit  
Iși moaie aripa'n albastrul  
Crepuscularei agonii...*

ION MINULESCU



# IN VINEREA PAȘTELUI

Primăvară, Dunărea abia se curățise de sloiuri. Săptămâna patimilor mă apucase într'un mic port dunărean. Șalupa era legată la ponton. Așteptam un ordin de plecare în susul Dunării. Și ca să-mi treacă de urât — mă duceam cu Moșul Iancu Pilotul la biserică în serile de denie.

Moșul Iancu era unul dintre cei mai buni piloți de pe Dunăre. Vechiu și priceput marinar; învățase meseria servind în tinerețe pe vapoarele austriace ale primei companii de navigație cu aburi pe Dunăre. Carte știa puțină. Se uita pe hartă ca mâța în călindar, dar cunoștea Dunărea cu ochii închiși. Experiența lui în navigația fluvială prețuia mai mult de cât bagajul meu științific de calcule nautice, astronomice și meteorologice.

Căutam să-i fur meseria asta care nu se învață din cărți. Tot drumul aveam grijă să-l alimentez cu țigări și coniac din belșug. Bătrânul acesta, blajin și sfătos, avea



din născare ochiu de pilot, sânge rece și o tinere de minte uimitoare. Știa istoricul fiecărui punct de pe Dunăre și povestea minunat, c'o fineță deosebită, întâmplări și peripeții din viața lui de marinar de apă dulce.

Slab, uscat și atât de rezistent că sta zile și nopți întregi la cârmă.

Nu lua în gură carne de vită și nu suferea să vadă tăind nici un pui de găină. Marinarii râdeau de apucăturile lui și susțineau că Moș Iancu avea de gând, după retragerea la pensie, să se călugărească, pentru a-și asigura intrarea în raiu.

În seara de Vinerea Paștelui — Moșu, îmbrăcat curat, cu șapca cercuită de două galoane de argint, își prinse la piept medalia serviciului credincios clasa I, și prin cheutoarea vestei își trecu lanțul gros al ceasului de aur, dăruit de Regina Elisabeta, de pe când moșul pilotase iachtul regal într'o călătorie pe Dunăre.

— Gata Moșule? Mergem la denie?

— Gata. Iaca, să-mi iau numai pachetul ista.

— Dar ce ai acolo? îl întreb văzând că bagă în buzunar un sul mare de hârtie.

— O lumânare pentru biserică.

Am plecat pe cheu amândoi tăcuți.

Aproape de biserică încep să-l necăjesc.

— Bine, moșule, știu că ești bisericos, că trebuie să aprinzi o lumânărică la icoane, dar văd că ai luat o lumânare de cele mai mari, parcă am merge la nuntă sau la botez.

— Apoi vezi mata, în fiecare an, în Vinerea Paștelui, eu trebuie numai decât să duc o lumânare mare la biserică. Așa-i datorința mea din tinereță.

Și Moș Iancu tăcu. Își puse capul în piept pășind cu ochii în pământ, preocupat, fără să mai scoată nici o vorbă. Avea parcă ceva pe suflet. Trecu pragul bisericii, incovoiat ca sub o grea povară care-i îndoaia umerii slăbiți.

Din strană, lângă ușă, unde mă oprisem, îl vedeam pe bătrân mișcându-se evlavios prin norii de fum de tămâie, făcând metanii cucernice în dreptul icoanelor. În genunchi, cu fruntea lipită de lespedea rece, rămase mult timp așa în fața altarului.

Târziu, pe când ne întorceam în port, încerc din nou să-l necăjesc cu gluma.

— Multe păcate trebuie să ai de ispășit moșule... ori tot e adevărat ce zice lumea că vrei să te călugărești?

El tace. Și în loc să zâmbească blând ca de obicei, se posomorăște și cată țintă în pământ. Îmi pare rău. Văd că moșul, vesel și sfătos altă dată, acum n'are chef de glumă. Tac și eu. Ajungem în dreptul pontonului. Moșul în loc să intre pe schele, se așeză pe niște butuci de lemn, rămași pe cheu în fața șlepuului. Era încă de vreme, nu îmi era somn. Mă așez și eu jos și îi întind o țigară. Simțiam că bătrânul are de spus ceva.

După câteva minute, scoase un oftat adânc și începu cu glas morle:

— Eu în fiecare an în Vinerea Paștelui, trebuie să mă pocăesc, că am un mare păcat pe suflet.

— Dar cine n'are păcate, Moșule? Încerc eu să-l mângâi.

— Apoi vezi că eu am un păcat mai mare... că am ucis un om.

— Cum se poate? Fac eu surprins. Un om blând ca d-ta, care nu poate tăia nici un pui de găină, să omoare un om? Și încep să râd.

— Ferească D-zeu de ceasul rău, zise bătrânul clătănând din cap. Și începu să povestească o nenorocită întâmplare din tinerețea lui.

— Mai de mult, pe vremea copilăriei mele, nu se afla căpitan de șlep român. Numai Greci erau pe toată linia Dunărei. Mie de mititel tare mi-a fost dragă apa. Am



fugit dela școală din Brăila și am intrat băet de punte pe un șlep, care se chema *Hios*, a lui Andronachi, cel care s'o spânzurat de inimă rea, că o pierdut o avere întreagă cu trei vapoare de porumb umed care s'o încins în drum spre Italia.

Căpitanul șleplui era un Kefalonit: Epaminonda, Dumnezeu să-l ierte. Om întunecat, ursuz și sgârcit. Știa să scoată banul și din piatra seacă.

Tot ce aduna trimetea la patrida lui. Pe vremea aceea căpitanii de șlepură se îmbogățeau repede. Că se furau grânele cu tonele. Șleparii erau pe sub mână în tovărășie cu hoții de cereale, care mișunau pe tot lungul Dunărei. Pe atunci nu păzeau ca acum grănicerii pe toate malurile. Veneam odată cu șleplul plin de grâu dela Calafat la Brăila. În Cerna Vodă ne aștepta o telegramă. Trebuia să rămânem pe loc. Remorcherul avea să se întoarcă la Giurgiu și noi să așteptăm venirea lui în port câteva zile.

Cum era spre Paști, cer voe căpitanului meu să merg pentru o zi la Constanța, unde locuia un frate al tatei, pilot la căpitană portului.

N'am stat mai mult de-o zi și o noapte. Când mă întorc în Cerna-Vodă șleplul *Hios* nicăeri. Mă gândesc eu că s'o fi întors remorcherul și a luat șleplul în jos spre Brăila. Dar mă răsângdesc că n'a putut

avea vreme remorcherul să facă atâta drum.

Mă frământ, întreb eu de unii de alții, prin port și aflu că șleplul meu se lăsase la vale singur, fără remorcher, în cursul Dunărei, pe firul apei, cu ancora târiș, căci era dibaci marinar căpitanul Epaminonda.

Cum stam eu singur amărât pe mal, iacă văd că acostează la ponton un remorcher grecesc venind din jos, dinspre Brăila.

Mă duc și prind să cercetez dacă n'au întâlnit cumva în cale șleplul nostru. Un marinar grec îmi spune că a văzut pe *Hios* ancorat la malul stâng, în dreptul satului Topalu. Un fochist bătrân, care mă auzise întrebând, zise ca pentru sine, zâmbind pe sub mustață:

— Hei, știe el Epaminonda ce face. Mai vestiți hoții ca Topălenii nu se află pe toată Dunărea.

Mă bătea gândul s'o iau singur pe jos de-alungul ma-

lului, dar îmi era teamă că mă apucă noaptea pe drum până la Topalu.

Văd o lotcă de pescari coborând la vale. Li fac semn. Și mă rog de-un lipovan bărbos să mă ia și pe mine în jos, că pot fi și eu de ajutor să trag la băbăici.

Am plecat cu lotca pe Dunăre la vale. Curentul apei era tare. Mergeam repede, dar tot pe înopțate am ajuns în dreptul Topalului.

Din depărtare am cunoscut șleplul ancorat pe malul opus, în fața satului. Imi creștea inima de bucurie.

Ajung. Mă sui pe șlep. Mă uit peste tot. Nimeni. Măi, zic, mare poznă și asta... să lase el vasul încărcat așa singur. Caut la pupa șleplui, barca nicăeri. O fi plecat cu barca la sat; dar trebuie să pice el acuz că n'o să rămâie noaptea acolo. Spirtoase nu lua în gură grecul niciodată. Să fi avut el vreo amantă în sat nu știam.

Pe punte erau două cabine cari comunicau între ele.

Vreau să intru. Ușa încuiată.

Trag, sucesc, și la urmă isbutesc să bag mâna pe sub oblonul ferestrei ca să ajung zăvorul pe dinăuntru. Ușa se deschide. Pipăi și dau peste lumânare. N'a fost chip să găsesc nici un băț de chibrit. Prin întuneric mă lungesc pe pat.

Ostenit, pătruns până la oase de umezeală, trag pătura peste cap și închid ochii.

Ațipisem. Vise urâte îmi tulburau somnul. Parcă umblam până la brâu într'un lac de sânge. O pușcă ruginită explodase în mâinile mele și-mi scoase umărul drept din loc.

Auzeam niște șuerături și mugete îndepărtate. Gemete și scrâșniri prelungite veneau de undeva de aproape. Simțeam clătinarea regulată a șleplui.

Fac o sforțare și mă ridic în picioare. Imi frec templele ca să-mi dau sama de ce-i în jurul meu.

Desigur că s'a stricat vremea. Pe Dunăre s'a stârnit iar furtună și valuri. Pipăind ca un orb ies afară pe punte cu capul gol. O suflare de ghiață îmi tae răsuflarea.

O noapte neagră. Cerul acoperit. Nourii încărcăți se târau parcă pe jos gonind pe deasupra valurilor vinete răscolite de furtună.

Mă târăsc împotriva vântului până la ancoră. Mai slo-





bod o cheie de lanț. Intăresc legăturile șleului. Ințepe-nesc cârma care se sbătea scârțâind în balamale. Și inspectez incuetoarele capacelor de la *boca-porțile* magazinelor de grâu. Pe mal, în fața șleului, niște sălcii stufoase ca niște umbre negre să încovoae cu gemete nesfârșite.

Singur, buimăcit în bezna nopții, în mugetele vântului care tae văzduhul, mă simt săgetat de o spaimă cumplită. Și prin minte îmi trece un gând de groază... Nu sunt pe Dunăre atâtea locuri blestemate unde niciodată nu trebuie să ancorezi?... de câte ori nu auzisem asta de la marinarii bătrâni...

Un dangăt de clopot răzbi bocind în depărtare. Și câteva steluțe slabe începură a licări plutind pe malul celălalt.

La biserică din sat se slujea îngroparea de Vinerea Paștelui.

Mi-am făcut cruce, și parcă îmi venise inima la loc.

Linștit am intrat în cabină. M'am lungit, dar n'a mai fost chip să adorm.

Mi se încrucișau prin minte felurite gânduri. Adică se pot găsi în lume oameni așa de răi ca să plece într-o noapte ca asta la furat?... de ce nu?... ba tocmai de așa vreme se folosesc hoții de obicei... și căpitanul care nu mai vine... dacă rămâne în sat?... până la ziuă trebuie să stau singur. Și îmi fac planul cum trebuie să mă apăr la un caz de nevoie.

...Dacă o fi și o fi... nu mă las nici mort... doar e vorba aci pe viață și pe moarte... și mă ridic în picioare îmbărbătat dar learcă de sudoare.

Intru pipăind în cabina de alături. Nimeresc pușca pe care știam că o ține căpitanul veșnic încărcată la căpătâi. Mă întorc și o așez binișor pe patul meu la îndemână. Inchid bine obloanele dela ferestre, și pentrucă incuetoarele ușilor erau slabe, le ințepenesc câte o bară de fier pe din năuntru.

Dacă se întoarce căpitanul are să bată în ușă. Dacă vin hoții nu pot să intre decât spărgând tablele de lemn cu toporul. Eu o să-i aștept cu degetul pe trăgaci.

Mă întind din nou pe pat. Inchid ochii, hotărât de data asta să dorm tun.

Dar auzul mi se ascuția fără voe. Furam cu urechea orice mișcare. Vântul urla afară, apa plescăia coastele șleului, cârma scârțâia ca o pană de ferăstrău trasă regulat prin creier.

Luptam ca să-mi alung o teamă copilărească pe care o simțeam cum mă cuprinde. Și din mulțimea zgomotelor care mă impresurau, deosebesc deodată niște lovituri scurte, regulate, cari se apropiau de șlep. Ridic capul și ascult. E țacăneala lopeților în băbăici, desigur că se apropie o barcă. Se întoarce căpitanul.

O isbitură seacă primește șlepul drept în coastă. Sar în picioare. Simt parcă o lovitură scurtă în cap și în pânțe.

Lipesc ochiul de crăpătura dintre oblon și cerceveaua ferestrei.

Tresar. Un fior îmi tae spatele.

Nu-i căpitanul. Sunt patru oameni spătoși cu niște căciuli țurcănești. Se duc drept la boca-porții magaziei de grâu. Aud pocănituri. Puntea de tablă răsună tare. O sudoare rece îmi scaldă trupul. Aud fâșăituri lungi pe tablă. Tărăsc se vede sacii plini de grâu, pe punte spre barcă. Niște pași rari se apropie de ușă. O mână pipăie incuetoarea de la ușa cabinei. O chee scrâșnește în broască, ușa ințepenită cu bara de fier pe dinăuntru nu se deschide. Cineva pipăie oblonul dela fereastră. Sgâlțână balamalele. Eu ridic pușca și-i sprijin buza țevii de marginea cercevelei. Oblonul rezistă. Lucrul afară s'a oprit. Aud pașii cari se îndepărtează. Se face liniște. Stau la pândă. Limba în gură mi-i uscată. Un nod mi s'a pus în gât. Capul îmi arde și simt bătăile inimei repezi — parcă aș fugi într-o goană nebună.

Aud iar pași apropiați de fereastră. Intre oblon și cercevea apare o muche de topor. Simt răsuflarea celui care apasă pe peretele cabinei, din afară. Aștept cu ochii țintă, cu degetele pe trăgaci.

Deodată balamalele trosnesc și oblonul sare din loc.

Înainte ochilor numai o clipă s'a arătat umbra unui cap mare aplecat în pervazul ferestrei.

Un bubuit de pușcă și un zângănit de geamuri sparte m'a asurzit. Fumul care umpluse cabina m'a orbit deodată.

Am tras în plin fără să ochesc măcar. Smucitura puștei îmi amortise brațul drept. Abea am putut deschide ușa. Nu se auzea nici o vorbă, nici un vuet pe punte.

Spre provă am zărit prin întuneric barca deslipită de șlep. Trei oameni se deslușeau în ea. Unul în fund la cârmă, doi la lopeți, trăgând din răspuțeri să scoată barca la larg.

Sub fereastra spartă, pe covertă, un trup zăcea nemișcat. Îmi era frică să mă apropiu. Fac o sforțare și mă aplec. Îmi tremurau mâinile. Caut să-i văd fața.

D-zeule!... mă dau îngrozit înapoi... ce-am făcut?

Căpitanul Epaminonda sta cu gura căscată, cu ochii deschiși țintă la cer.

Se prăbușise trăsniț fără suflare. O moarte fulgerătoare. Toată încărcătura de halice și poște de lup, o promise în cap, prin tâmpla dreaptă, numai de la un lat de palmă depărtare.

Îl pipăi. Era cald încă.

Ce-i de făcut?

Îmi clănțăneau dinții în gară într'un tremur de frică... de frig. Stam umilit, cu capul gol în suflarea vântului, în puterea nopții.

Și deodată ce-mi vine în minte. Mă aplec. Iau trupul acela moale de picioare, îl târâi pe punte până la marginea șleului. Și-l împing făcându-i vânt în apă. A căzut



ca un balot greu la fund. Și curentul repede l-a și furat târându-l la vale.

Am scos apoi o găleată de apă și am spălat frumos puntea de urmele de sânge.

Am tras sacii cu grâu până la magazie, am închis capacele boca-porților și am măturat urmele de grâu.

După ce totul s'a pus în regulă, ca și cum nimic nu s'ar fi întâmplat, m'am dus în cabină și m'am culcat.

A doua zi pe la amiază, când a sosit remorcherul să ia șlepul, m'a găsit dormind buștean.

— Unde-i căpitanul? Cum să lase șlepul plin pe seama unui copil? Se întrebau cei de pe remorcher.

— Iacă, a plecat de-aseară cu barca la sat și nu s'a mai întors, le spun eu strângând din umeri.

Ne-am întors la Brăila. Un marinar bătrân de pe remorcher i-a luat locul lui Epaminonda pe șlep. N'am

povestit la nimeni întâmplarea asta. Hoții din Topal n'au suflat nimic, ca să nu se afle că erau tovarăși cu Epaminonda. M'am debarcat și am intrat în spital. Șase săptămâni am zăcut în pat de friguri. Și câțiva ani am rămas c'o durere de cap. De câte ori auzeam sunetul clopotelor de biserică, îmi apărea cu groază chipul căpitanului Epaminonda.

Moș Iancu Pilotul nu sfârșise încă de povestit când începură să sune clopotele bisericii din port. Luminile roșii se înmulțeau pâlând în negrul nopții. Eșeau preoții și poporului cu îngroparea ocolind biserica în noaptea Vinerei Paștelui.

Pe sus un stol de păsări de baltă pluteau aruncând prin văzduh niște țipete prelungi, plângătoare.

JEAN BART.

*Schife Marine, Editura „Carlea Românească”*

## P R A Z N I C L U M I N A T

de scriitorul rus STANINCOWITZ (1843-1903)

În pînă ocean indian. Seara era în cale afară de frumoasă, vântul statornic. Căpitanul a permis ca noaptea numai un sfert (*division*) să facă de quart, pentru ca marinarii în număr cât mai mare să participe la *utrenie*.



La unsprezece și jumătate coverta era plină de marinari gâțți de sărbătoare. Înainte, la bastingajul ce desparte careul de cazarma oamenilor, era instalată o mică biserică de campanie cu un iconostas demontabil, și în fața lui, lângă tetrapod, stătea preotul nostru, părintele ieromonah Ilarion, care citea Patimile Domnului. În primul șir stăteau ofițerii, având în frunte pe căpitan. Toți erau în tunici cusute cu fir de aur, cu decorații și săbii. Mai la o parte stăteau șeful de echipaj, timonierii, infirmierii, furierii, cu alte cuvinte toată elita dela „teugă”<sup>1)</sup> îmbrăcați cu un lux bătător la ochi, iar la spate, într-o masă compactă, se îngrămădeau marinarii.

Pe covertă era o liniște de mormânt. Câteva lumânări din fața icoanei și vre-o duzină de felinare suspendate abia luminau fețele

tacute și concentrate ale marinarilor, cari plini de evlavie ascultau Evanghelia. Și dacă poate nu toți pricepeau, desigur, toți simțeau măreția patimilor și morții Aceluia care a fost apărătorul tuturor nevoașilor, necăjiților și trudiților. Au nu sunt ei acei trudiți, ei simplii marinari, în tot momentul supuși primejdiiilor? Parcă înțelegând că pentru astfel de oameni s'arman suferise Mântuitorul, ei convertiți sufletește spre blândete și umilință se rugau în tăcere. Simțind sub picioarele lor coverta legănându-se poate în aceste clipe pomeneau în rugăciunile lor pe cei de un sânge și pe cei scumpi inimii lor, vii în sufletele lor, cu tot serviciul lung de marinar. Și degetele lor cătrânite, noduroase, deprinse cu lucrul greu al marinarului, umbreau fără grabă piepturile lor cu semnele largi ale sf. cruci.

Părintele a terminat cu citirea Evangheliei și a pășit în altar. Au trecut câteva minute. Clopotul bătut încet cele patru duble; la ultima lovitură se trase bubitura de tun. Imediat coverta se luminează cu o sută de lumânări de ceară și felinare aprinse. Părintele Ilarion apărură în odăjdi albe și precedat de corul cântăreților cu felinare în mână, porni să ocolească bricul, urmat de căpitan, ofițeri și echipaj. Corul nostru excelent cânta: „Învierea Ta, Christoase Mântuitorul nostru, îngerii o cântă 'n ceruri” și cu acest cânt toți s'au ridicat pe punte.

Noaptea era fermecătoare, caldă. Bricul, puțin aplecat, făcea vre-o șapte noduri, navigând fără cel mai mic șomot, iar procesiunea noastră înainta încet pe acest colț rupt din depărtata patrie, pe când stelele sclipind strălucitor, ne priveau blând de sus.

Când ocolul fu isprăvit și părintele binecuvânta începutul utreniei, intonând cu basul său profund și puțin vibrător: „*Christos a înviat din morți, cu moartea pre moarte călcând*...” corul repetă imnul, iar în urma lui marinarii plini de bucurie, cu fețele înseninate. După ei și cel de quart de pe punte, îngrămădiți la ușa deschisă, re-luau acest cânt de bucurie, care se răspândi și se pierdu în mijlocul oceanului ce rostogolea valurile sale cu un murmur încetșor. În sfârșit slujba terminată, începură felicitările.

Mai întâiu felicitară pe preot și apoi se apropiară de căpitan. Toți până la cel din urmă marinar se sărutau cu acest om nobil și bun, care niciodată nu și-a mănjit mâinile sale cu bătaia. Fiecare primea dela căpitan câte un ou înroșit dintr'un coș mare, așezat alături de

<sup>1)</sup> Teuga e puntea dela prova, sub care sunt căzărnițele unde stau marinarii grade inferioare.



# Navigație de plăcere cu yachtul românesc „Pinguin” (urmare) de Inginer ILIESCU-BRÂNCENI

Ne urcăm bucurători pe bord, ridicăm la loc pânzele și cu derisorul aproape în întregime sus, din cauza fundului plat, lunecăm pe o apă gălbie ca miera dar împede ca izvorul, plină de erburi ce fășăie fără întrerupere gâdilind fundul (zice Bob!) vasului nostru. Pânza, în raport cu noul mediu, ne apare deodată mai mare și mai solid decât părea adimioară în bătaia valurilor Mării Negre.

Ieșirea nu e așa ușor de găsit în aceste ascunzișuri încurcate din împărăția stufului. Noroc că întâlnim o lotcă, mare și neagră, cu trei lipoveni bărboși, care se uită la Pinguin exact cum trebuie să se fi uitat Aztecii la caravela lui Fernando Cortez.

Intrăm în vorbă cu ei și, de oarece și ei merg tot la Jurilofca, facem drum împreună, — într-un superb apus de soare care incendiază zarea și tot cuprinsul apelor, — împinși „sub vânt” direct de la pupă de un vânt cuminte și măsurat. Lipovenii și-au încrucșat „în foarfecă” cele două vele joase și boltite, iar noi, ca să rămânem mai prejos, am pus balonul la „spinaaker” („tangon” zice Bob, „baston” zice Drăgulin”). Cele două vaste aripi albe așezate fie care pe alt bord, îmi amintesc de „tartanele” ce încrucșau pe lacul de Geneva acum vr’o 20 de ani, când îmi făceam ucenicia „întru pânzărit”.

Și până la Jurilofca îmbinăm defilarea amintirilor, cu admirația ocuul de lumină și umbre ce se alungă peste întinderea de apă din apă și colinele întunecate din fund.

Pe la orele 4 acostăm ușurei la cheul de lemn din Jurilofca. Cherhanalele sunt în plină activitate, încărcând harnic crape, ciorchini, șalăi, moruni și nisetri în camioane automobile, pentru a fi transportați în cursul nopții către diversele centre de consumație.

Drăgulin pregătește cortul-polog peste „cokpit”-ul bărcii, și-și aprinde furnalul; Bob își îngrijește jurnalul de bord și rotunzind câteva versuri (furnal, jurnal!) visează icre negre cu lingura mare. Căpitanul pe uscat, leagă relațiuni folositoare și reușește chiar să „dădă” pe bord icrele visate.

După cină facem curățenie generală; discutăm apoi câțeva vreme cu voce domoală proiecte pentru mâine și încântați de succesul zilei ne vărăm cum putem în culcușurile noastre, destul de înghesuite.

Se lasă noaptea; forfoteala pescarilor și curioșilor de pe cheu se potolește. Curând nu se mai aude decât pasul regulat al grănicerilor de santinelă și zumzetul infundat al miliardelor de țânțari de dincolo de pologul nostru.

Soarele se ridică repede, risipind aburul de pe fața apelor. Suntem din nou la drum; același vânt de West ca și ieri dimineața ne mână în plin „sub vânt” către noua noastră țintă, gura Drinovului.

dânsul. După ce felicitară pe ofițeri se felicitau și reciproc. Iar sus pe covertă era gata întinsă mușama pentru fiecare „castron” (grup) și pe fiecare mușama câte o bucată de șuncă, cozonaci și ouă roșii. Pe teugă era pregătit butoiul cu rachiu. Părințele Ilarion, flămânzit, mai ales însetat, de data aceasta binecuvântă și sfinți bunătațile ceva mai repede și plecă să sfințească mesele de sărbătoare la căpitan și în careul ofițerilor, unde erau adunați cu toții. La apariția preotului, cineva strigă vesel. — Mai repede părințele că tare am vrea să gustăm... Coniacul de aici e splendid... și madera și șampania. Sus s’a dat semnalul pentru rachiu. Căpitanul își umplu paharul din butoiu și strigă cu toată inima: — Sărbători fericite, băieți! Să trăiți, d-le Căpitan! răsună răspunsul din partea marinărilor. După distribuția rachiuului a început înfruptarea... și s’a terminat, atunci când stelele s’au pierdut biruite de faptul dimineții, iar spre est orizontul îndepărtat se aprindea purpuriu anunțând răsăritul apropiat al soarelui.

Tradus de Victor Stoianovschi

Pânza mare babord, balonul spinaaker la tribord, mergem împărătește în liniștea dimineții. În mai puțin de 1/2 oră dublăm capul Dolopman. În dreapta se profilează singura ridicătură de pământ de pe tot întinsul acestor lacuri, Bisericuța, un fel de colină tronconică ce se vede din toate părțile formând un excelent punct de reper. În stânga, în fundul orizontului la peste 30 km., se zărește moșul insulei Popina și colinele dinspre Beștepe-Mahmudov. În față, nimic de cat apă nesfârșită.

Pentru prima oară navigăm la busolă; din lipsă de instrumente apreciez unghiul de pe hartă tot cu busola și după ce fixează capul socotit, hotărâm să menținem cu strășnicie acest cap pentru a vedea dacă ne putem bizui într-adevăr pe aplicarea busolei. Pentru prima oară Drăgulin e admis să înceapă ucenicia cârmei; ia în primire echea cu un fel de adâncă religiozitate.

Mersul direct „sub vânt” așa de agreabil din unele puncte de vedere, e însă legat de un pericol permanent; în caz de manevră greșită, sau mutare neașteptată a vântului, pânza mare poate fi adusă să traverseze brusc de pe un bord pe altul, ceea ce poate cu ușurință produce stricăciuni importante; ba poate chiar un cap spart sau un „om peste bord”. Drăgulin instruit de acest pericol se achiță cu conștiințiozitate de datoria lui de cărmăciu.

O huruiă infundată se aude cateva momente în depărtări con-



Din colecția Antipa

## Impărăția stufului

fuze și apoi dispare. Abia peste un sfert de oră reîncepe mai distinct și, ridicând capetele, descoperim două hidroavioane care se rotesc în înaltul cerului. Știm că ne caută pe noi; înaintea plecării din Mamaia vorbisem cu comandantul Hidroaviației care-mi spusese că va face un raid prin partea locului și dacă ne va descoperi ne va face un semn amical.

Câteva minute îi vedem urmărind o lotcă pescărească cu pânze, apoi ne descoperă și vin drept deasupra noastră unde descriu un grațios arc de cerc pentru a se afunda apoi cu iuteală în negura din spre miază-zi. Într-o jumătate oră vor parcurge ceea ce noi am făcut într-o zi întreagă. Totuși preferăm nuca noastră legănătoare pânzele noastre albe și larg deschise ca aripele unui fluture...

Principiul busolei, inventat zice-se de chinezi acum vreo două, trei mii de ani, și aplicat de noi pentru prima oară astăzi, se adeverește exact; din linia de stuf, — care a sfârșit în fine prin a apărea înaintea noastră, — se afundă, exact în provă, un gât de



apă, înțepat de o pădure de pari negri printre cari cu băgare de seamă ne strecurăm în zig-zaguri complicate

Este gura Dranovului și pari aceia marchează scule de pescuit pe care ne simțim să ne ferim de a le rupe sau încurca. Dar ce labirint. N'aș vrea să fiu pește în gura Dranovului! Aci este punctul unde se îmbină apa încă dulceagă a lacurilor cu apa direct dulce sosită din Dunăre; aci este unul din punctele obligatorii de trecere a peștelui de la lacuri la Dunăre și înapoi. Nicio mirare ca aci să fie o importantă așezare pescărească.

Una după alta defilează pe stânga noastră cherhanalele așezate pe piloți și pământ cărat cu lotca, unde se adună și clasează peștele vânat de pescari. Tragem la una din ele. Suntem de mai înainte recomandați și ni se pregătește o ciorbă pescărească din plătică spintecată'n curelușe, pe care n'o s'o uităm multă vreme.

În cursul după mesei mergem să încrucișem câțeva vreme pe gârle și în largul lacului Dranov, căutând pe „regele șalăilor” care însă nu catadicsește să se prezinte; ba chiar prin trucuri, numai lui cunoscute, ne reține la fund pentru totdeauna savantele noastre cârlige cu linguri aurite, emeruoare alămite, legate cu „crini de Florența” (zice Drăguliu) și cumpărate cu bani scumpi la „Manufacture de Saint-Etienne”. (sigur că aveți și Dvs. cunoscutul catalog).



Necăjiți, renunțăm la pescuit; decidem să tragem o siestă; ne ancorăm în modul cel mai simplu din lume legându-ne de moașele unor trestii mai răsărite (pânzele jos, derivorul sus!). Până una alta, suntem vizitați de o lotcă, plină de pepeni, condusă de un flăcău și un moșneag, care se plânge de o „afurisită de masea”, și după oarecari ezități mă întreabă deodată dacă n'aș putea să i-o scot!

Casca colonială și o pijama albă îmi dă probabil aerul de doctor. Pe pustietățile acestea de apă unde să găsească omul un ajutor? Barca noastră de mahon lustruit, alămurile ei strălucitoare îi inspiră respect și încredere. Scot afară trusa medicală de bord ca să-i măresc încrederea; am chiar, printre sculele mele, un fel de ciocan-clește nichelat care face mare impresie și o sticlă cu apă oxigenată pe care o diluez cu apă din lac în chiar bîrdaca moșului.

— „Care e moșule?”

— „Asta domnule”.

— „Asta moșule?”.

O ușoară smucitură și maseaua e deja în mâinile mele. Mișca așa de mult că nu mai era nevoie nici măcar de clește ca s'o tragi afară. Îl costă pe moșulică doar doi pepeni și un „bodaproste Domnule” după care mulțumit, își înșfacă vârfos lopețile iar noi reluăm siesta un moment întreruptă.

Spre seară împușcăm două lighioane care cad în stuful de nepătruns. Păcat de cartușe și de lighioane. Noaptea o petrecem pe bord

în fața cherchanalei, luptând cu mihoanele de țânțari cari, de data aceasta, au reșuit să pătrundă prin vreo gaură, sub poloțul nostru.

### III.

Goniți de nesomn și de țânțari, plecăm fără să mai așteptăm ziua, pe la 4 dimineața și pe un vânt turbat, pe care însă îngustimea locului și pânza redusă îl face acceptabil; defilăm încă odată prin coturile gârlei Dranovului și pe alele șerpuite ale Cerneșului. E cazul să întrebunțăm toate finețele artei pânzării și această indeletnicie ne ține încordați lungile ceasuri ale acestei călătorii dealungul veșnicului stuf, ici și colo înflorit de o floare roșie al cărui nume nu-l cunoaștem și de sborul licăritor al pescărușilor albaștri (Martin pêcheur) cu penele strălucitoare, ce ne urmăresc ceasuri întregi.

Agățată de o trestie cu capul în jos, cu picioarele drept în coadă, cu gâtul lung și parcă pleșuv, cu un cap ridicol și ciudat, o pasăre de baltă care pe aici se numește „jidov” are aerul să-și bată efectiv joc de noi!

Și fluturi, mul de fluturi, toți la fel, cu aripi înguste, negre albastrui, cu două bobite gaibene luminoase, cu trup ca de albină, se sbenguiesc la limita dintre apă și stuf. Sunt născuți poate azi dimineață și n-au de trăit decât până mâine....

Canalul Principele Ferdinand deși mult mai larg decât Cerneșul ne obligă să punem motorul, din cauză că malurile lui sunt adăpostite de sălcii și plute maestoase care împiedică vântul să ajungă până la noi.

Ajungem tocmai în Dunăre pe luciul larg al brațului Sft. Gheorghe unde putem din nou să ridicăm pânza. Navigăm în susul Dunărei, „strâns la vânt” (au plus près) și făcând numeroase volte. E o adevărată plăcere, nu numai sportivă, dar cu o latură direct intelectuală, să încerci a rezolva problema complicată a navigației „strâns la vânt”, contra curent, sub maluri umbrite de copaci uriași formând un peisaj romantic ca aspect, dar împiedicător al vântului de care avem mare nevoie.

În mijlocul fluviului, vântul e mai bun, dar curentul e mai tare; lângă mal avem o mai bună utilizare a curentului (uneori chiar contra curent rezultat din vârtejurile apei) dar vântul e prea neregulat și slăbit. Pe deasupra „voilele” continui și grija de obstacole ascunse sub fața apei, pe care ochiul atent le poate abia ghici sub vârtejurile ce le trădează.

Și totuși înaintăm, ne insinuăm cu perseverență și continuitate așa încât pe la amiază suntem la intersecția canalului Regele Carol I., unde acostăm la șantierul naval din acel punct pentru a face provizie de apă de băut și a ne mai destinde membrele amorțite.

Suntem încunoscunțați că pe canalul Regele Carol pe unde vom să ne întoarcem vom avea dificultăți din cauza unui concesionar al pescutului care a barat canalul, împiedicând circulația.

Lucrul acesta ni se pare așa de nerațional și abusiv încât nu vom să credem. Un canal care a costat zeci sau sute de milioane, tocmai pentru a înlesni comunicațiile, să fie lăsat la discreția unui individ, pe motivul că plătește o arendă anuală de câteva mii de lei, ni se pare monstruos și imposibil, chiar în țara noastră unde se zice că orice e posibil.

Pornim, cu motorul, farmecul călătoriei înveninat de perspectiva unei dispute inevitabile și violente, fiindcă suntem decși la orice.

Ceasuri lungi de navigație între două maluri de vegetație exuberantă, întreținută larg de soarele cald și apa la discreție; o găscă sălbatică sare dintr'un luminis, la câțiva metri, dar pușca nu e la îndemână.

Abandonez definitiv cârma secundului și mă instalez pe puntea din provă la picioarele catargului într'o visărie fără de sfârșit și fără turburare....

Disputa a fost mai puțin violentă decât ne așteptam. Omul a fost impresionat de lemnul de palisandru al vasului nostru, poate de înălțimea catargului, poate de căștile noastre (Drăguliu zice că



de țevie puștel așezate la vedere) și protestând, măruind că are drepturi" că-i „speriem peștii”, a ridicat cu rea voință și vădită inecărie a faimosul baraj

Ate ceasuri de trândăvie și navigație mecanică, pe un braț îngust cu coturi brusce și cu peisagii fermecătoare, totdeauna noi, deși mereu aceleași

Catre seară începem să simțim suflul apropiat al apelor deschise, al vântului nestânjenit, de care ne e foarte mare dor.

Deși târziu, deși vânt tare și direct din provă, decidem să ridicăm imediat pânzele și trăgând volte să traversăm Razelm-ul și să petrecem noaptea sub malul din față (vreo 15 klm. care din cauza voltelor și derivei vor deveni cel puțin 30).

Soarta a decis însă altfel. Abia am ridicat pânza, când trosnături și lovituri violente ne obligă să ridicăm în grabă derivorul și să coborâm pânzele. În câteva secunde se execută manevra, dar lipsiți de derivor suntem duși la derivă de vântul violent.

Vira motorul!

Ate lovituri violente ne obligă însă să-l stopăm imediat și să-l tragem sus.

Abia acum îmi dau seama de farsa sinistă pe care ne-au făcut-o autorii canalului. Cele două diguri ce formează malurile acestui

canal se prelungesc sub apă, ne-balizate, nesemnălate prin nimic.

Valurile violente ne isbesc de blocuri de piatră pe care nimic nu ne-ar fi făcut să le bănuim

Bob la apă, Drăgulin și cu mine la rame, reușim după sfortări istovitoare, să scoatem barca din zona periculoasă. Vântul ne derivează repede înapoi, vărându-ne în stuful de lângă mal. După o recunoaștere exactă a digului (Bob la apă) tragem o toană la larg, ochim axa canalului și ne lăsăm derivați exact („ca la manevre” zice Drăgulin) în lina de mijloc, înapoi pe canal.

Am pierdut mai mult de o oră, și față de noaptea care se lasă devenim cuminți și hotărâm să înoptăm în gura canalului. Cercețări amănunțite ne dovedesc că vasul n'a suferit nimica serios. Doar helicea are mici știrbituri fără importanță.

Facem bucătăria pe uscat „Omul dela apă” se încălzește și își pansează cele două zgârieturi destul de mari pe care i le-a adus lupta cu digurile perfide.

În curând se întunecă de-abinelea și împărăția țânțarilor pompează fără frâne din trupurile noastre obosite. Pentru anul viitor vom ști să facem ploguri mai bine închise.

Deocamdată, să doarmă cine poate!

(Va urma)

## DIN ENCICLOPEDIA MĂRII

### POVESTEA NAVIGAȚIEI

*Pe drumul albastru au venit minunile vieții.* BLASCO IBANEZ

**Pirateria.** Faptele petrecute în secolul I înainte de Christos, s-au repetat, cu alte mijloace, și în secolul al XX-lea după Christos, în războiul mondial (1914—1918).

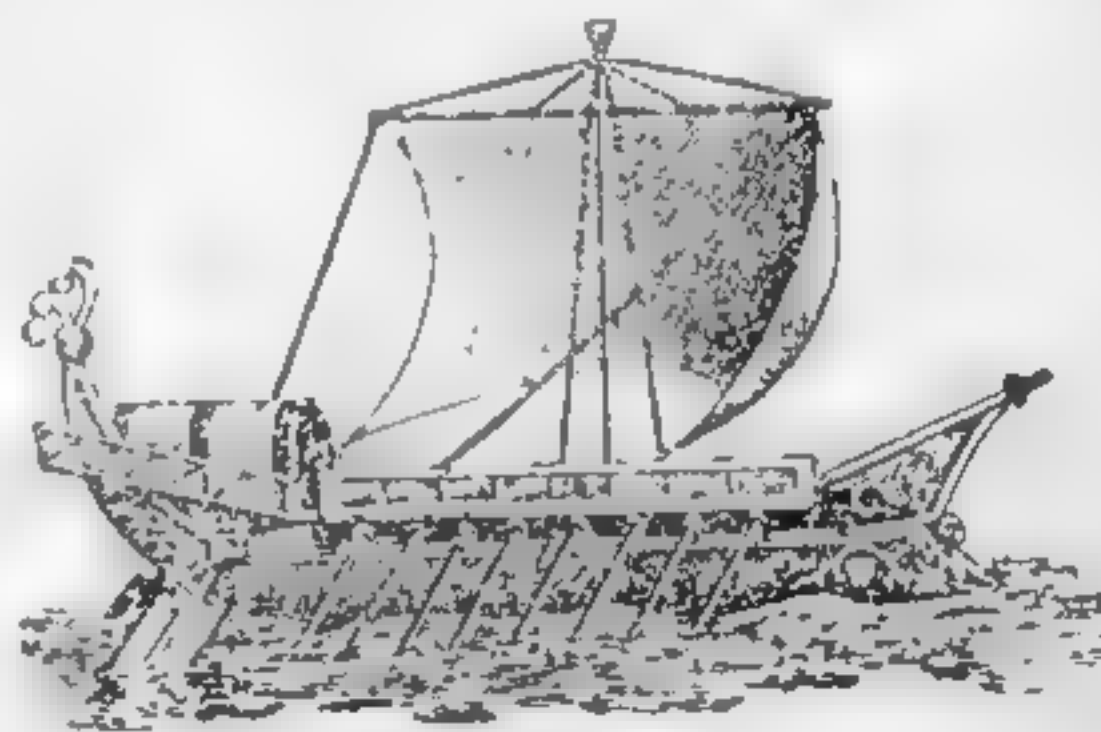
Marea din secolul I, era domeniul Romei. Cetățenii romani îi spuneau „Mare Nostrum”. Un secol și jumătate nicio altă flotă nu mai s-a putut să stea împotriva flotei romane. Jumătate din pământurile Mediteranei erau sub proprietatea romană. Cealaltă jumătate era în folosința altor popoare, dar cu voia stăpânitorilor romani. Toate bogățiile pământului se îngrămădia în Italia. Roma era stăpâna mării. Adversarul ei continental era Mitridate al VI-lea Eupatorul, din Asia Minoră. Regele Pontului, sau al „regatului mare”, trebuia să aibă o marină și a avut-o. Tratatul dela Dardan a impus însă lui Mitridate distrugerea flotei sale. El a făcut asta și a pregătit „războiul de pirăți”, sau „războiul de cursă”, contra armatelor romanilor, în mările Asiei, Greciei și Cretei. Când Mitridate a luat în serviciul său navele pirăților, atunci când a organizat această întreprindere militară, această „goană în contra comerțului”, „pirateria” era tocmai în epoca sa de aur. Războiul de pirăți era revanșa pe care o visa o țară care n'avea puterea sau voința de a domina pe mare.

Să distrugă sau să tulbure comerțul și aprovizionările adversarului să-l enerveze, să-l înnebunească, e scopul acestui război. Luptările s-au petrecut la fel în 1914—1918 cu Germania, întrebunțând submarinele împotriva „Aliaților” mai tari pe mare. Istoria se repetă.

După atacurile pirăților, dispăru navigația în marea Egeie. Atunci, scrie Plutarch, pirății veniră să pustiască orașele și insulele litoralului. „Navele lor aveau pupa aurită, covoare de purpură, iar ramele erau argintate”. Curând activitatea acestor cutreerători ai mărilor începu să devie un pericol militar și politic, căci punea în mișcare pe toți nemulțumiții diferitelor popoare de sub ascultarea Romei.

Supușii romanilor le dădeau ajutoare sau le primeau de la pirăți. Misionul de sclavi romani care lucra în Sicilia, ceru ajutorul pirăților. „Oamenii mărilor” scăpară însă acest prilej pe care îl prinseseră însă mai târziu în Spania, când Mitridate dădu flota și banii necesari lui Sertorius care conducea rămășițele partidului democrat din Spania. În tot imperiul roman se făcu o coaliție generală din

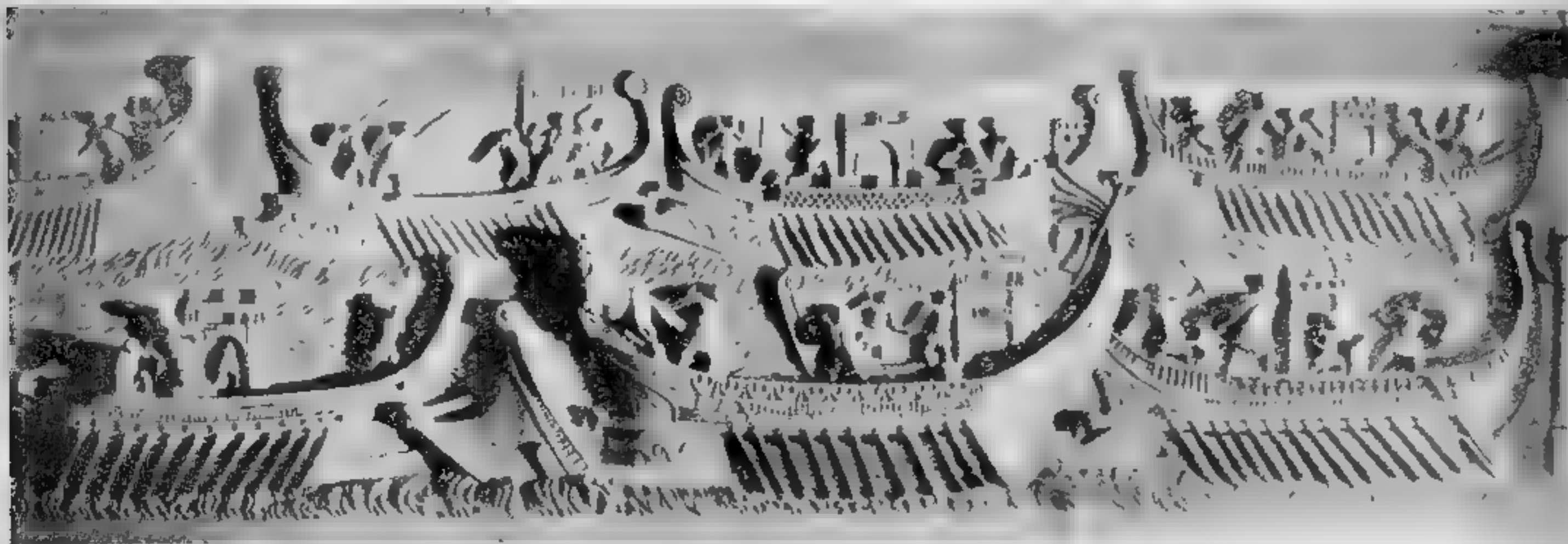
toți învinșii de altădată și războiul contra lui Mitridate, la origină un simplu incident de frontieră, deveni o amenințare de moarte contra unității Imperiului Roman. Aceasta era opera navelor ușoare, fără cari, convergența acordurilor nemulțumiților, cari nu se cunoșteau între ei, n'ar fi fost cu putință, ba chiar ar fi fost de neînchipuit. Necesitatea de a sfârși cu pirății devenia urgentă. Roma, stăpâna lumii și a mării, pentru care toată lumea lucra, ca să-i dea de mâncare, era în pericol de a muri de foame, când pirății apar pe drumul din Egipt spre porturile Italiei. Regularitatea transporturilor de aprovizionare pentru Roma, făcea o pradă ideală pentru pirăți.



Galeră romană.

Roma nu mai era republica de țărani muncitori de altă dată, ci o lume de proletari, aproape fără ocupație și a căror grijă de competență era să găsească cele necesare vieții zilnice. Dacă acestea lipseau sau se scumpeau, guvernarea se putea aștepta la orice din partea lor. Chestiunea alimentării orașului începea să devină o problemă importantă; pentru administrație și guvern, chestiunea principală era numai aprovizionarea cu grâu, căci hrana romanilor consta numai din pâine și din fiertură. În loc de a căuta un remediu, guvernul distribuia grâu ieftin, ajungându-se astfel și la restrângerea dreptului de proprietate și la restrângerea libertății comerciale, prin rechizițiile de grâu. Se încercă pe urmă ca centrul de aprovi-





Galere romane în căutarea piratilor.

zionare să devie Africa, partea de lângă Sicilia, pentru înlăturarea riscurilor unei călătorii lungi pe mare. Sforțările acestea însă au adus instabilitatea pieței și au mărit pericolul

Poporul nu se mai mulțumea să sufere în tăcere sau să se revolte contra negustorilor ori a pretinsilor acaparatori, ci simțindu-și forța prin slăbiciunile sau concesiunile ce i le făceau guvernării, începeau să acuze de nepricepere clasa conducătoare. Apar atunci ambițioși și nemulțumiți, cari ridicându-se ca apărători ai sărăciei, propaga greva între soldați sau refuzul serviciului militar.

Iată unde și până la ce grad de pericol, incapacitatea de a folosi superioritatea navală, pe care o avea, pentru a organiza poliția mărilor, duse Roma, regina națiunilor. Tribunul Gabinius propuse să se voteze o lege, invitând Senatul să numească un consul, care să aibă grija să termine războiul cu piratii. Un dictator (fără titlu) pe mare, pe toate mările, pe toate coastele până la o distanță de 75 km. în interiorul uscatului, cărora să i se supună toți guvernatorii, toți negustorii romani; aceasta era soluția. Omul ales fu Pompei, un marinar de carieră

A doua zi chiar, după numirea sa, prețul grâului scăzu, probă fulgerătoare de încrederea ce i se da. Pompei era un specialist în chestiunile maritime. Pompei trimise diviziuni de nave în punctele unde piratii puteau să treacă din o mare în alta pentru a fi la adă-

post de urmărire

Aceste diviziuni patrulând în diferitele lor secțiuni, dau goană contra tuturor navelor pirate pe cari le întâlnesc și care retrăgându-se intră în zona cercetată de altă diviziune. Piratii se retrag spre Cilicia, dar Pompei se concentrează acolo. Câștigă prin luptă 71 de nave pirate, prin capitulare la încă 306, iar alte 900 fură distruse în luptele de mai înainte. Pier 10.000 de piratii și 20.000 sunt luați prizonieri, sunt salvați milioane de captivi și toate acestea după 35 de zile de când Pompei părăsise Italia

Problema pe care și-a pus-o Pompei și a rezolvat-o a fost

„Un inamic care nu e stăpânul mării, poate, grație unor împrejurări și perfecționări de ordin tehnic material, să aibă o acțiune contra comerțului, deși numai o acțiune parțială? (Cum a făcut Mitridate cu piratii săi).

„Și cum puterea stăpană pe mare, poate să limiteze această împiedicare și să-și recapete libera întrebuințare a superiorității militare, pentru a termina războiul? (Cum au făcut Romanii numind pe Pompei comandant al flotei)

Războiul cel mare din 1914-1918 a avut aceeași problemă cu submarinele și a fost rezolvată la fel. Douăzeci de secole nu au schimbat principiul soluției

C. Amiral CORNELIU BUCHHOLTZ-IR

## Aspecte din marina modernă



Lansarea unei torpile automate.



Pescuirea și imbarcarea torpilei lansate.



## C R O N I C A

## Un vechiu act de botez

Azi, în portul Alexandria, urcându-mă la camera de navigație a vaporului „România”, recitii din nou rândurile pline de avânt și patriotism, dictate de marele înțelept: *Rege Carol I*, cu ocazia botezului acestui vas de pasageri.

Iată-le:

Noi Carol I, din grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,

Sfințitu-s'au acum șapte ani vasele „*Regele Carol I*” și „*Principesa Maria*”, cari au asigurat legătura regulată prin căile noastre ferate, între Europa occidentală și Constantinopole.

Serbăm azi botezul vasului „*România*” prin care se întinde linia serviciului nostru Maritim până la coastele Africei și Asiei.

Fie ca acest vas să înfrunte biruitor furtunile și valurile mărilor și să ducă, tot mai departe, faima numelui de Român.

În acest dor Am voit să fiu față Eu însu-mi, împreună cu Majestatea Sa Regina și cu Altețele Lor Regale Principele și Principesa României, la botezul acestui vas, care s'a sfințit de P. S. S. episcopul Dunărei de Jos, azi, în a XIV-a zi a lunii Mai anul una mie nouă sute cinci al mântuirii și al XXXX-lea al Domniei Mele



subter, în ad. Miniștri Mei, Președintu și Vice Președintu Corpurilor Legiuitoare, Înalții demnitari ai Statului, clerici, ostași și civili și mare mulțime din Iubitul Meu popor.

Acest document s'a semnat de Noi în două exemplare cari se vor păstra unul în arhiva Statului iar cel-l-alt pe vas.

CAROL I

Recitii cu evlavie aceste rânduri. Când oare vom mai avea ocazia, voi, cei din generația de azi, să asistăm la un asemenea act solemn. Scoborât pe punte, și rezemat de copastie, privii întristat spre mările nave ce erau legate în apropierea noastră.

Priveam în jurul meu: zece pacheboturi și șase cargoboturi sub pavilion italian, mari, frumoase, moderne și repezi.

Ce mică, ce umilă pare azi „*România*” noastră, nava României Mari.

CR. P. CIOCAN

Ofițer pe vap. „*România*” S. M. R



## Marina Jugoslavă

*Vas Școală pentru marina comercială.* — La 25 Iunie a. c. a fost lansată, la șantierele Stulken din Hamburg, nava de școală practică „*Jadran*”, pentru marina comercială jugoslavă, care va fi predată lui „*Association Jadranska Strazu*”. Pentru statul jugoslav, cu o marină comercială relativ mică, acest vas-școală pentru formarea viitorilor săi marinari și ofițeri este o dovadă și mai mult de eforturile pe care Jugoslavia le face pentru a crea cadre de viitor, dând un învățământ comercial, modern și practic Căpitanilor și ofițerilor săi din marina comercială.

*Record de lefuri mici la echipajele jugoslave.* — Ca și în toate afacerile și industriile, în situația actuală a crizei, spezele mici de exploatare joacă un mare rol. Armatorii jugoslavi cunosc bine rolul lor în ce privește expansiunea și dezvoltarea unei marine comerciale în actuala situație a navlurilor mici și, de comun acord cu ofițerii și marinarii de pe vapoarele lor, au redus lefurile lor lunare la un nivel care, pot spune, au uimit pe toți din branșa noastră. Până acum lefurile cele mai mici erau pe vapoarele grecești, acum însă lefurile cele mai mici ce se plătesc sunt pe vapoarele jugoslave și pentru acest lucru nu putem decât să admirăm atât pe armatori cât și echipajele vaselor jugoslave.

Sunt sigur că mulți din branșa noastră, și mai ales echipajele interesate, nu vor putea crede că jugoslavii, cu valuta lor destul de ridicată față de leu și de drachmă, plătesc lefuri la echipaj, fără hrană, la un vapor de 7500 tone încărcământ, care face voiajul numai în apele streine, numai lire sterline 175, ceea ce este un adevărat record de lefuri mici. Lefurile la un vapor grecesc sunt de 250 lire, la unul englez 335 lire, adică aproape dublu decât plătesc jugoslavii și de aceea cu drept cuvânt mai mulți armatori englezi se întreabă ce e de făcut față de noua concurență din partea marinei jugoslave, pe lângă concurența ce au din partea celorlalte marine comerciale.

Vechiul armator Peter Regier din Odessa, ale cărui vase aveau pavilion englez, din cauza lefurilor mici ce se plătesc la vasele jugoslave și din cauza celorlalte înlezni ca scutire de impozite etc. a pus la vasele sale pavilion jugoslav, formând la Susak o societate „*Parobrodarsko Akcionarsko Drustvo Progress*”, și nu e de mirare ca și alți armatori streini să imite pe d-l Regier.

*Capitalul francez în diverse industrii jugoslave.* — Nu de mult timp capitalul francez era în rezervă și ezita să se amestice direct în viața economică a Jugoslaviei.

În afară de întreprinderile în care era interesat înainte de război, după război a luat parte activă la un număr restrâns de afaceri. Chiar la capitalurile băncilor jugoslave francezii erau cu mult în urmă față de capitalurile austriace, ungurești, cehoslovace, engleze, italiene, elvețiene și chiar cele belgiene.

Însă în cei doi ani din urmă, capitalul francez a luat parte mai activă în viața economică a Jugoslaviei. De exemplu marea stațiune centrală Hydroelectrică a Dalmației a fost preluată de francezi din mâinile Italianilor. La această stațiune francezii au pus mari capitaluri și va deveni stațiunea cea mai mare din Europa Centrală, pe lângă cele două șantieri navale la Spalato.

Acum în urmă francezii au început să arate un mare interes și pentru alte industrii jugoslave. La Kraljevo s'au construit cu capitaluri franceze mari fabrici pentru construcția aeroplanelor precum și alte industrii unde capitalul francez este cointerestat. De asemenea la Jasenica, care au construit lângă Belgrad o mare fabrică pentru material de drum de fier, poduri etc. Această fabrică este acum în stare să construiască vagoane de clasă noi și este cea mai mare întreprindere din țară pentru construcția și repararea materialului de



drum de fer, construcții de vagoane de tranvay și chiar aeroplane, iar acum are în construcție 50 vagoane electrice pentru Societatea Tranvayului din Belgrad.

Din cele de mai sus se vede ceea ce statul jugoslav a făcut flota lui comercială maritimă, porturile sale, șantierele sale cu industriile anexe, precum și pentru turism și pregătirea cadrelor sale de viitor pentru marina de război și cea comercială. Toate aceste înfăptuiri au ca bază, pe lângă scopurile comerciale și politice foarte importante și cu multe foloase materiale și morale, dar și cultivarea ideii marinărești și îndrumarea către mare, a poporului jugoslav.

Ca să se vadă în ce mod larg, ingenios lucrează statul jugoslav, pentru marina lui comercială, cred că e bine să fie cunoscut articolul complex din legea pentru scutiri de taxe, ce a intrat în vigoare la 1 Aprilie 1928 și se extinde până în 1940.

Prin această lege marina comercială maritimă precum și cea fluvială sunt scutite: de toate impozitele directe, impozite pe moștenire și imobile, pe cifra de afaceri, orice taxă către stat sau case autonome. Scutirea mai cuprinde: taxe de import, taxe vamale, afară de magazinaj, pentru orice vas maritim sau fluvial precum și motoare importate din străinătate. Asemenea sunt scutite de orice taxă toate contractele de asociație și preschimbările lor, precum și taxa de înscrieri, taxe pe ipotecă sau împrumuturi pe vase fluviale sau maritime și de orice taxe pe lefurile echipajelor.

Dar generositatea Statului merge și mai departe fiindcă de toate aceste scutiri se bucură conform acestei legi, pe o perioadă tot de 12 ani dela data înființării lor, toate întreprinderile maritime ce vor lua ființă, indiferent dacă aceste întreprinderi sunt formate de armatori sau capitaluri străine, destul numai ca vasele lor să fie sub pavilion jugoslav și înscrise în Căpitaniile Porturilor Jugoslave. Aceste ultime dispozițiuni sunt ca să atragă capitaluri străine pentru flota lor națională și cred că pe lângă firma „Peter Regier” de care am mai vorbit și niște alte combinațiuni cu unii capitaliști englezi ce sunt deja în ființă se vor găsi și alți armatori și capitaliști străini care vor arbora pe vasele lor pavilionul jugoslav mai ales că au în favoarea lor și diferențele destul de bune din lefurile prea mici a echipajelor jugoslave așa că tonajul maritim jugoslav va crește fără îndotăla dând de lucru la mulți ofițeri și marinari ce sunt fără lucru, iar în caz de nevoie statul va avea la dispoziție aceste vase pentru orice transport.

Iată cum a procedat și procedează statul jugoslav pentru marina sa comercială secundat fiind de întreg poporul, care apreciind îndeajuns înalte scopuri morale, materiale și politice ce se urmărește, suportă cu ușurință sarcinile bugetare ce și se impun.

Fără să imităm marile țări maritime, e destul să urmărim activitatea navală a Jugoslaviei.

SPIRO P. VAGLIANATOS

## Școală de marină pentru fete

Atât la redacția ziarului „Științelor și al Călătorilor” cât și la a noastră primesc scrisori dela tineri entusiaști care cer lămuriri asupra formelor de îndeplinit pentru a putea face ocolul lumii cu... o barcă.

Entuziasmul acesta ne încântă pe noi, marinarii bătrâni, dar, din păcate, numai atât și formele legale nu-s deajuns. Mai trebuie și ucenicia marinărească, teoretică și practică. Fie cu *rame* (lopeți), fie cu *vele* (pânze), o călătorie chiar numai dela Sulina la Constantinopole cere cunoștințe de manevrare, de navigație, de meteorologie, de climatologie și mai ales antrenament. Numai entuziasmul pune pe îndrăzneții navigatori în situația tinerilor conștanțeni care au fost pescuiți în larg aproape morți de foame.

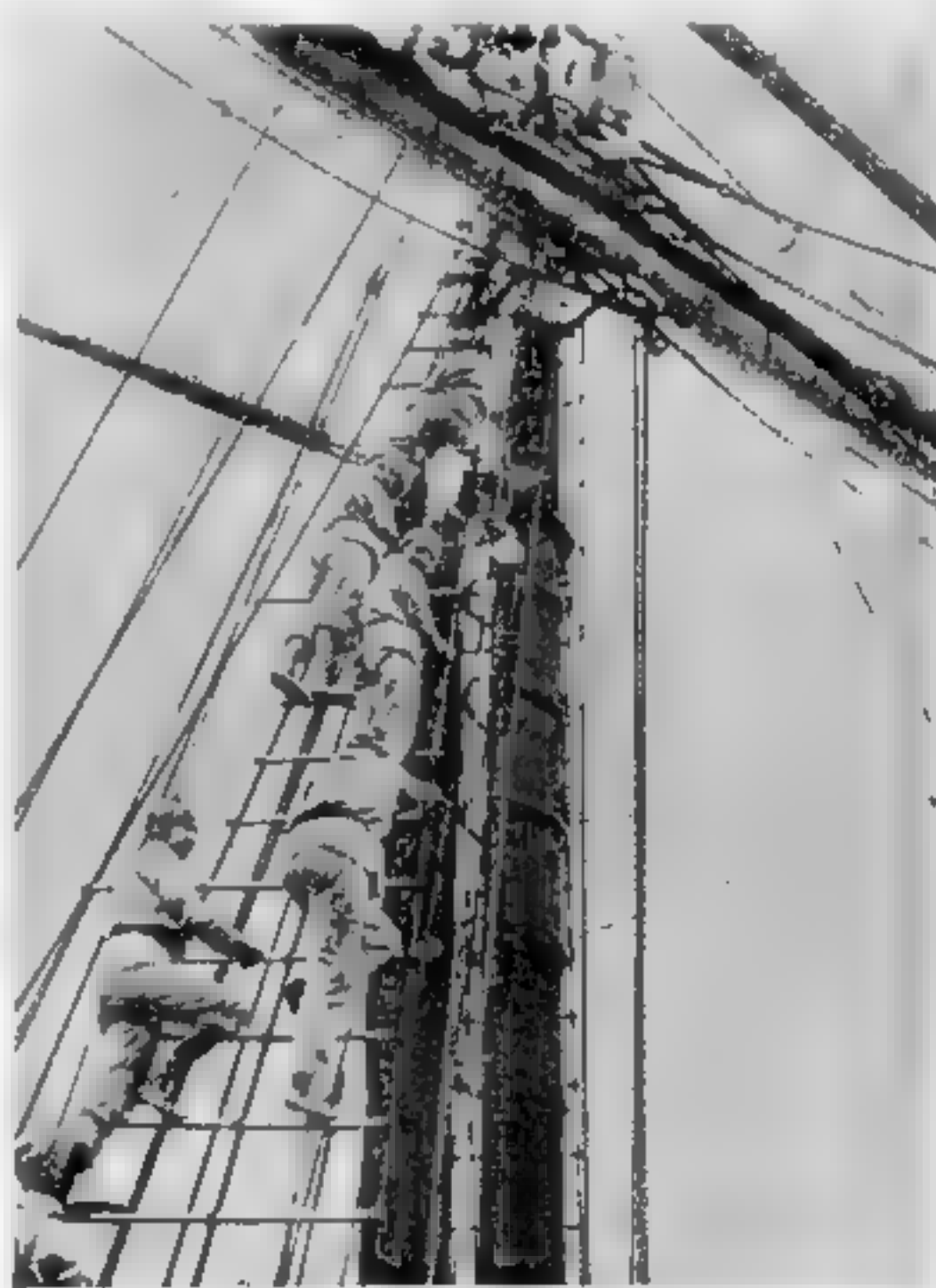
Într'un număr trecut arătam organizarea unei școli americane pentru formarea tinerilor: cursurile practice și teoretice durau doi ani, sub conducerea unor marinari încercați

Acum vom vorbi de una franceză în care fetele bogate, înainte de a se urca pe propria lor barcă, coter sau yacht, fac ucenicia asprei meserii de marinar pe un vas cu pânze *Alcyon*, comandat de căpitanul de marină *George Hebert*.

„*Alcyon*” e o goeletă cu trei catarge, deci ceva mai mare decât „*Mircea*” al nostru. Reședința o are la Deauville, port și stațiune balneară prea bine cunoscută.

Ucenicile, toate din familiile înstărite, reușesc cu voioșia tinereții să învingă toată greutatea vieții de bord. Partea cea mai grea e să se deprindă a *umbla cu picioarele goale*. Dacă pe puntea curată și bine raschetată, — frecată cu lopețele de cauciuc, — lucrul e ușor și plăcut, urcatul însă în arboradă pe tăioasele *grisele*, — treptele de fringhie, lemn sau oțel, — și pe jucăușele *șapalii*, — fringhul întinse sub vergi, pe care marinarii se sprijină cu picioarele, spre a lucra la înfășuratul velelor, — pe vântul cel mai turbat, e usturător, mai ales la început.

Cu timpul talpa se îngroașe, laba devine flexibilă, ca la maimuțe degetele picioarelor, în special cel mare, se desvoltă ca la cel lipsit



Sus... gabierele!

de mâini. Pentru ca piciorul să nu ia proporții mari și să împiedice „gabierele” de pe *Alcyon*, de a dansa cu pantofiori, în program e prevăzut o oră de... mers încălțat!

La început bletele ucenice sunt cam speriate de sutele de manevre, fringhiile care servesc la întinsul, strânsul vâlelor, îndreptatul vergilor: *scote* și *contrascote*, *fungi* și *cargașungi*, *mure* și *brațe*, de fiecare pânză, de fiecare bord și de fiecare arbore câte două-trei perechi. Cu timpul însă le învâță de ajung ca noaptea, cu ochii închiși, să pună mâna și să tragă de manevra cu care se execută comanda dată.

Ideia căpitanului Hebert a prins și numărul cererilor de înscriere depășește pe acela al locurilor. E și firesc lucru: dacă pentru pasagerul grăbit navele mecanizate au înlocuit pe cele cu pânze, — pentru cel care caută doar plăcerea călătoriei în largul mării, cele cu pânze vor rămâne încă în picioare.

Pânza formează *mușchi*, — trebuie să tragi la fringhiile ori de câte ori schimbi de drum sau se schimbă vântul.

Pânza formează *ochiul*: vântul e un cal capricios, își schimbă des și puterea și direcția. Marinarul trebuie să aibă ochiul ager, să-l



glucească intenția și să-i schimbe *hamul*, — pânza, — ca să fugă *carul*, — nava, — încotro voim și fără răsturnare.

Pânza formează *hotărârea*: ori ce manevră, fie de schimbare de drum, fie de esire din port ori de acostare, trebuie făcută energic și la timp, fără șovăire. La un vas cu motor se mai pune mașina înainte ori înapoi, dacă am stopat prea de vreme ori prea târziu; la pânză mașina înainte ori înapoi nu există, vântul de nu-l stăpânești, te stăpânește.



Viitoarele căpităneșe la spălatul punții.

Pânza formează *caracterul*: pe cei nerăbdători îi potolește, îi face răbdători; pe cei egoiști îi face altruști, — toți sunt amenințați de aceleași primejdii; pe ori care îl face sobru, atent, viol, vesel, bun tovarăș, dezvoltând astfel spiritul de solidaritate.

Pe toți îi face sănătoși, îi face oameni, la școala naturii, de care o falsă civilizație mecanizată ne-a îndepărtat.

Deci: luând exemple din cele mai de sus, toți iubitarii mării și doritorii de aventuri să treacă mai întâi prin ucenicia mării, dacă vor să-și împlinească visul.

*Mos Delamare*

## Ne trebuiesc noi tancuri petrolifere

Iată o problemă vitală a transporturilor noastre maritime.

În prezent avem numai patru vase tancuri, sub pavilion românesc, care transportă produsele noastre petrolifere în străinătate.

Primele trei sunt ale societății „*Steaua Română*”, o societate care are circa 20 ani de activitate și anume:

*Oltenia* de construcție nouă, de 9.500 tone și 36 oameni echipaj, comandat de căpitanul Dimitriu Alexandru, care și-a făcut cariera în marina engleză; — al doilea *Steaua Română* de 7.700 tone și 36 oameni echipaj, comandat de căpitanul Niculescu Radu, care și-a făcut cariera în marina noastră comercială și al treilea e *Principele Barbu Știrbey* de 4.000 tone și 32 oameni echipaj, comandat de căpitanul Diaconescu Nicolae, fost ofițer în armata de uscat, cărui i-a plăcut mai mult viața marinărească de cât cea de pe uscat și a devenit astfel marinăr.

Ultimul tanc e *Palpetro*, un vapor vechiu de 800 tone, al societății *Palas*, comandat de Lt. Comandorul de rezervă din Marina Militară, Iosef Victor.

Înainte de războiu, cargobotele noastre lucrau și scoteau difcilele pe care le produceau vasele postale.

Astăzi aceste cargobote de abia își scot cheltulala lor și de multe ori stau legate la cheu din lipsă de încărcătură, producând pa-

gube, iar vasele postale și-au mărit deficitul.

Soluținea ar fi, după unele păreri, ca pentru Serviciul Maritim să se procure cel puțin 5 tancuri petrolifere, de diferite tonaje și poate atunci situația s'ar schimba.

Venitul acestor tancuri petrolifere ar acoperi complet toate cheltuielile cargobotelor și a postalelor, iar Serviciul Maritim ar avea chiar excedente.

S'ar ivi obiecțiunea că aceste vase costă scump și fără actualmente nu poate suporta această cheltuială.

Soluția însă dacă s'ar studia cu bunăvoință, este realizabilă: tancurile se pot comanda pe credit, achitându-se costul construcției treptat din veniturile produse.

În astfel de condițiuni a fost construit și vaporul *Oltenia*, al cărui cost trebuie să fie de mult achitat.

Toate societățile noastre petrolifere, transportă produsele lor cu vase străine, dacă însă am avea și mai multe tancuri petrolifere, este exclus ca ele să nu transporte produsele noastre.

Nici unul din vasele societății *Steaua Română*, de când au pavilion românesc, nu a fost legat la cheu din cauză că nu avea marfă, pe când aceasta se întâmplă foarte des la cargobotele noastre: din cauza pavilionului românesc, ele de multe ori au trecut la încărcare înaintea altor vase străine.

Rușii aprecind că tancurile produc mai mult câștig, au comandat nu de mult 40 astfel de vase.



Vaporul-tanc „Oltenia”.

Sar da astfel posibilitatea atâtor ofițeri destoinici din marina noastră comercială să avanseze; astăzi, din lipsă de valoare, ei îmbătrânesc într'un post inferior capacității lor.

De asemenea s'ar rezolva în parte și întrebuintarea marinarilor români, care de multe ori rămân neangajați.

*Maestru Militar de Marină C. ELEFTERIU*

## Sextant „rumba”

Dacă *rumba* e un dans pe care nu cred să fie marinăr care să nu-l danseze, chiar fără să fi navigat prin meleagurile de unde a fost introdus, totuși sunt prea puțini marinări care știu că locuitorii de prin acele ținuturi au fost vechi și neîntrecuți marinări ce foloseau chiar navigația astronomică.

Instrumentele de pe acele vremuri nu atinsese perfecțiunea celor de azi, sextante cu orizonturi artificiale sau cu raze infra roșii, dar, aceasta nu împiedică pe ofițerii moderni să se servească de ele.

Fotografia noastră ne înfățișează un ofițer de pe pasagerul *City of Los Angeles* măsurând între Hawai și California cu un asemenea



sextant făcut dintr'o tigră din cele cu care și pe la noi se cară apă sau lapte

Cu mult înainte ca Columb să fi străbătut Atlanticul, bășinașii insulelor Samoa cutreerau oceanul servindu-se de acest sextant primitiv, cunoscut de mil de ani și considerat ca sacru. Doar preoții știau cum să se servească de el și de tablele care-l însoțeau. În orice călătorie mai lungă se imbarca și un preot.



„Sextantul” acesta se umplea cu apă până aproape de gură, care era prevăzută cu patru găuri: când nu se păstra orizontalitatea, apa curgea prin ele. Tot găurile serveau atât pentru relevamente (vizări) la steaua polară sudică cât și pentru măsurarea înălțimilor.

Chiar după apariția sextantelor, exploratorul James Cook, povestește că a plecat din Fiji înaintea unei alte corăbii indigene și când după câteva luni de călătorie a ajuns la Haval, cu ajutorul sextantului, a găsit deja în port corabia figiană, al cărei căpitan se servea de tigră sacră! Fijianul plecase cu o săptămână în urmă și ajunsese cu două zile înainte!

*Moș Delamare*

## Clubul sportiv „Marina” din Constanța

Încă înainte de anul 1928 se înființase o echipă de foot-ball a Marinei, la Constanța, care se constituia însă periodic, pentru a face față numeroaselor provocări ale echipelor ce veneau cu diversele escadre sau nave de război străine în apele noastre.

Ideia de a organiza după regulamentele Federației Române de sport o echipă proprie și definitivă a Marinei, a fost a regretatului Lt.-Comandor Vladimir Georgescu. Animator și realizator entuziast el strânse în jurul său câțiva tineri ofițeri, îi stimulă, și mai mult prin puterea înșuflețirii decât a mijloacelor materiale, creînd Clubul Marina, alegând ca președinte pe Cpt. Comandor Schmidt Victor.

În toamna anului 1928 Primăria Municipiului Constanța concesiunea Clubului Marina aproape o pătrime din fostul teren al grădinei publice. Se alege imediat cu comitet sub conducerea Lt. Comandor Georgescu, și ca din pământ ieșiră două bune terenuri de tenis, dintr'un maidan plin de bălăru și gunoaie. Anul următor, 1929, terenurile se organizează din primăvară. Fu adus din București un antrenor, se ridică un pavilion închis, o tribună acoperită, se mai făcură încă 3 terenuri, astfel că toamna acestui an găsi întregul teren concensionat de Primărie, transformat într'un mare stadion, de tenis, cu 5 terenuri perfect utilizate, tribune, apă, lumină și tot materialul necesar practicării acestui sport.

În scurt timp acest club ajunse una dintre cele mai puternice formații din localitate și din țară.

Interesul Federației de tenis pentru grupările din Constanța crește, se organizează campionate locale foarte interesante și animate. Clubul face sacrificii pentru interesul sportiv și spectaculos al acestor reuniuni. Secția de foot-ball bate pe semifinalista campionatului Național de foot-ball, „Dragoș-Vodă” din Cernăuți, reușește un match nul, moralmente câștigat, cu „Venus” campioana României în acel an. Tot odată primește admirabile oferte dela Deva, Cluj, Timișoara, Cernăuți și echipa Arsenalului din Cairo aflată în turneu prin țară.

În toamna 1929 și primăvara anului 1930, Clubul trece prin greutăți financiare, cauzate în special de marele avânt pe care-l luase la început. Totuși secțiile acționează neîncetat, prin antrenament și matchuri.

În 1930 luna Noembrie, Federația de Box Română, înființează la Constanța o Regiune de Box. Clubul Marinei imediat înființează un comitet care într'o lună angajând doi campioni naționali ca profesori, antrenează cele mai de seamă elemente civile și militare din oraș, în sala sa de sport perfect utilată cu cele necesare boxului. Pentru indicarea campionilor Regionali, clubul angajează la început sala Bazel Navale, apoi sala unui cinematograful din Constanța, unde au loc zece gale de box, săptămânale. Aceste gale s'au bucurat de un succes tehnic desăvârșit, de un succes material mulțumitor, și de un succes de propagandă imens, sălii arhipline de tineret sportiv care-și întrebunța astfel mai inteligent timpul, decât bătând bulevardurile orașului, Duminica dimineața.

În luna Noembrie 1931 trei campioni constănțeni membri ai clubului Marina pleacă la București, toți ajung până la semifinalele campionatului Național amatori, iar unul este câștigătorul de justete al matchului final pentru campionatul Național la categoria semi-mijlocie.

La începutul anului 1931 Clubul Marina funcționează cu trei secții: foot-ball, tenis și box. În primăvara acestui an, se întâmplă nenorocitul eveniment al morții Lt. Comandor Georgescu Vladimir, lovitură grea pentru marină. Clubul Marina și tineretul sportiv constănțean pe care-l organizase și care-l adora. Această dispariție nu desnădăjduiește conducerea clubului, care dintr'o îndoită datorie de educație sportivă și de memorie către cel dispărut, își înoște puterile.



Pe terenul secției de tenis ia naștere un teren de wolley-boli, joc foarte gustat de membrii clubului. Pe acest teren se permite accesul elevilor și elevelor de liceu, care în orele de gimnastică cât și în cele libere au gratuit posibilitatea rară la Constanța, de a practica sport în aer liber. Se instalează o platformă de dans la tenis, se reorganizează sistemul incasărilor și administrarea terenurilor.

Secția de foot-ball antrenează și numără succese, secția de box antrenați.

În luna Iulie au loc concursuri naționale de natație la Brăila. Clubul Marina posedă cele mai strălucite elemente, antrenate pentru concursurile anuale tradiționale. Clubul Marina numește un comitet și înființează a patra secție a sa, secția de natație. Cei mai buni înotători din Marina sunt transportați și antrenați la Galați pe chelara și sub supravegherea tehnică a Clubului.

Rezultatele sunt uimitoare: Marina se clasează prima dintre toate cluburile concurente (Ardeal, București, Brăila).

Toate concursurile individuale și pe club sunt câștigate de Clubul Marina. Toate cupele, șapte la număr, intră în posesia clubului.

Ziarele sportive fac manifestație noului club.

Toamna anului 1931 întrerupe activitatea Clubului Marina; ca ultimul eveniment, frumoase succese ale echipei de foot-ball. În acest an, în luna Iulie clubul Marina, prin echipa sa de foot-ball, realizează cel mai mare succes al său dela înființare, cât și un frumos succes internațional pentru țară: deplasată cu ocazia voiajului Distragătoarelor noastre la Malta, susține două matchuri: la Siracusa cu echipa reprezentativă a regiunii și la Malta cu puternica echipă a escadrilei Engleze.

Este învinsă la Siracusa cu onorabilul scor de 2—3. Învinge la Malta cu categoricul scor de 3—1. Aceste rezultate sunt foarte edificante în ce privește valorile pregătirii tehnice a echipei Clubului Marina. A. S. R. Principele Nicolae felicită în parte echipa.

Este consacrarea unei munci a unor elemente modeste, care înalță rasa noastră în fața streinilor, în tăcerea admirativă a publicului Italian și Englez, mai eloquentă decât orice manifestație sgomotoasă.

În rezumat: ideea a isvorit dintre cei ce fac sport, jucătorii sunt soldați, maștri și ofițeri, înfrățiți în ritmul sănătos și sincer al sportului. Conducătorii sunt dela Sublocotenent până la Comandor și activează real cu mintea și cu brațele pentru club.

Volosele practicării sportului sunt demonstrate și susținute de autoritatea necontestabilă a unor persoane de mare cultură pedagogică. Națiunile conștiente dau o importanță crescândă acestei probleme de educație fizică.

O colectivitate de tineri nu trebuie lăsată să lăncezească fizicește, energiile interne a acelei colectivități trebuie să acționeze pentru a eși din această lăncezeală către care duce viața socială a orașelor. Sporturile se fac colectiv, deci organizat; o organizare sportivă este necesară cu atât mai mult cu cât educația fizică este o arma cu două tălșuri, iar marea masă a acelor ce o practică și nu-i cunosc latura rea, are nevoie de conducere.

Sportul dă încredere în sine, curaj, spontanietate, spirit de asociație, de conlucrare și camaraderie.

Sportul dă vigoare, dă răsul sănătos fizic, atât de greu de determinat de întâmplările grele ale zilelor. Sportul dă sănătate și întărire fizică. Acestea sunt elemente conținute în noțiunea de soldat și nicăieri ca în armată nu se pot dobândi, căci în această ocazie este adunat marele element de bază al unei națiuni. În alte țări, statul organizează și obligă sportul în armată.

E îmbucurător că în Marina, a luat naștere spontan, acest club sportiv al ofițerilor, maștrilor și soldaților din marină care este în plin progres. Ideea și avântul imprimat de regretatul Lt. Comandor Georgescu a dat frumoase roade.

Secret. Gen. al Clubului „Marina”  
M.



## Pe marginea cărților

### CARTEA LUI YOSHUA SLOCUM

Voiajul de circumnavigațiune al lui *Alain Gerbault*, terminat cu bine acum doi ani, a făcut să iasă din uitare în care căzuse o figură interesantă: căpitanul *Joshua Slocum*, primul care, singur la bordul unei minuscule nave, a reușit să facă ocolul globului.

Acest căpitan trebuie să fi fost în multe privințe un om în adevăr remarcabil.

Pe lângă neîntrecute calități de marinar, dovedite în numeroase ocazii, era de o mare modestie și poseda un necontestat talent de scriitor.

Cartea sa „*Sailing alone around the World*” în care își povestește călătoria, conține multe lucruri și observații interesante.

Scrișul său izbește prin ușurință și humor, fără repetări inutile și detalii plictisitoare.

După Slocum, nimic n'ar fi mai simplu ca ocolul pământului. Nu găsește nici un merit în executarea acestui voiaj.



Capitanul Joshua face observații.

„*Captain Joshua*”, cum i-se spunea, era de origine canadiană, naturalizat însă cetățean al Statelor-Unite. Navigase pe toate mările, începându-și cariera ca simplu marinar. Locuia la Boston și făcea parte din rasa vigoasă de marinari din Massachusetts care a dat atâția constructori, armatori și echipajele faimoaselor clipere, ce mergeau în China, cât și pe neobosiții vânători de balene, descriși de Edgar Poe.

În 1887, naufragund pe coasta Braziliei, cu nava sa *Aquidneck* se reîntoarce în Statele-Unite cu o barcă construită de el singur din sfărâmurile navei și din lemnele găsite pe coastă.

Barca aceasta o numi *Libertade* și avea velatura curioasă de sampan chinez. Voiajul fu executat în 55 zile, parcurgând distanța de 5510 mile numai în tovărășia fiului său Victor, care îi servea ca secund pe *Aquidneck*.

Peste câțiva ani, apucat de nostalgia călătoriilor solitare, căută o navă să corespundă intențiilor sale. Găsi la Fainhaven, în Mas-



sachusetts, un vechi sloop de pescuit, de vre-o 12 metri, uitat de Dumnezeu și de oameni la coastă, într-o stare de plâns.

În treisprezece luni de muncă, și cu o cheltuială de 554 dolari, Slocum îl refăcu aproape complet, și-l boteză cu numele de *Spray*.

Slocum își pusese toată nădejdea în el și „*Spray*” nu l-a trădat. Pe prima pagină a registrului de vizite a navei un prieten a scris: „*Spray*” se va reîntoarce!” și Slocum a crezut ferm în această profecie.

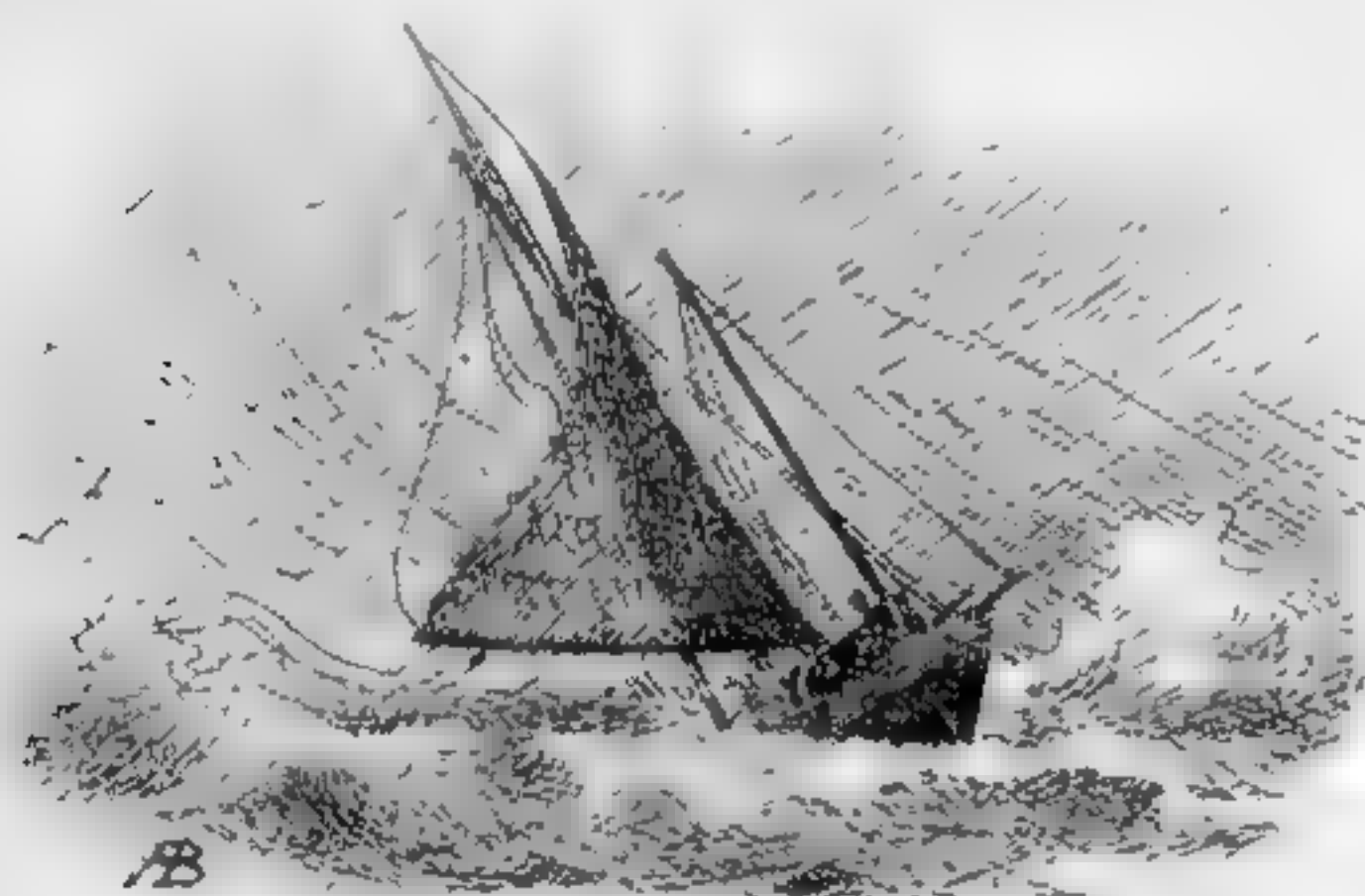
Călătoria a început-o plecând în Aprilie 1895 din Boston. Făcând o mică escală în Azore, ajunse după o lună în Gibraltar. În drum avu ocazia să observe remarcabilele calități ale lui „*Spray*”. Nu imbarca un strop de apă; își menținea drumul, fără să se abată, deși nu avea pe nimeni la cârmă, chiar cu vânt din pupa.

Această calitate l-a impresionat mult pe Slocum, care fiind cam înclinat spre superstiții, dealtfel ca orice bătrân marinar din generația lui, avu o viziune ciudată.

După plecarea din Azore, având febră în urma unei indigestii, culcat în cabină, i-se păru că vede la cârmă un om în haine de pirat ce-l spuse:

„Eu sunt pilotul de pe *Pinta* (una din caravelele lui Columb), venit să te ajut. Dormi fără grije, o să conduc eu barca de acum pe timpul nopții”. A doua zi băgă de seamă că, deși timpul fusese foarte rău „*Spray*” nu se abătuse deloc din drum.

De altfel, tot timpul voiajului, după traversade de zeci de zile, Slocum reuși să aterizeze precis în punctele dorite, fără erori cât de mici.



Yachtul lui Slocum.

Între Thursday Island și insulele Keeling, drum de 2700 mile, ce-l făcu în 23 zile și deși nu stătu la cârmă decât trei ore, insula în care voia să ajungă, având numai câteva mile lungime îi apăru drept în prova.

Dacă vom mai adăoga că Slocum nu poseda nici un cronometru, ci numai un deșteptător de tinichea, căruia îi mai pierduse și minutarul, trebuie să recunoaștem că ori el era un marinar cum nu se mai găsește azi, ori e adevărată istoria cu... pilotul *Pinte*.

Ajuns la Gibraltar, își schimbă planul inițial care era de a-și continua drumul spre Est prin Mediterana, și se îndreptă spre America de Sud, astfel că voiajul său începe cu o dublă trecere a Atlanticului.

Deși ajunse la Magellan în epoca verei australe, totuși găsi o vreme mizerabilă. Se știe că vânturile dominante în această regiune sunt cele de Vest și velierele pierd uneori mult timp să străbată strâmtoarea.

Astfel lui Wallis cu *Dolphius* (1767) i-a trebuit patru luni, lui Bougainville 51 zile.

Sunt cunoscute aci primejdile stâncilor, curenților și ceturilor vechnice. Recentul naufragiu al lui *Monte Cervantes* e încă proaspăt în mintea marinarilor.

După eforturi care durară două luni, după ce fusese silit să se întoarcă de câteva ori înapoi, reuși să iasă în Pacific, îndreptându-se spre Juan Fernandez, unde ajunse după 15 zile.

Cât timp stătu prin apele temute ale Țării de Foc nu eșea niciodată la uscat nearmat, iar noaptea avea grijă să împrăstie pe punte pite de tapișer, pentru ca indigenii ce ar veni la bord să se înțepe. Găsind între resturile unui naufragiu mai multe butoaie cu seu, le luă la bord, vânzându-le mai târziu cu profit.

După o escală în insula lui Alexandru Selkirk (alias Robinson Crusoe), căruia îi vizită peștera, se îndreptă spre Samoa unde ajunse după o traversadă de 72 zile.

Slocum spune că în acest timp nu s'a prea condus după observații astronomice, ci mai mult îl servi simțul lui marinăresc. Vechiul său sextant îi ajută să constate că o tablă întreagă de logaritmi era greșită. Nici după indicațiile lochului nu se prea lua, acestea trebuind corectate. Elicea lochului, avea lipsă dealtfel două aripi, rupte probabil de un rechin.

Se odihni mai mult timp la Apia, în Samoa, unde avut timp să observe obiceiurile blânde ale indigenilor, descrise de toți călătorii.

Acolo cunosc pe văduva marelui scriitor Stevenson, care-l conduse la proprietatea sa Vailima, ce-l apăru ca un rai.

Plecă din Samoa în August 1896 și după 42 zile de furtuni succesive, trecând la Nord de Fidji și la Sud de Noua Caledonie, ajunse în Australia, la Neweastee. Vizită pe rând Sidney, Melbourne și Tasmania revenind apoi spre Nord.

Fu peste tot bine primit, ținu în câteva locuri conferințe; cu multă modestie afirmă că dacă nu era lumea atât de orbită de voiajul lui ar fi meritat să fie fluierat. Numai la Melbourne, deoarece căpitanul l'a pus să plătească taxele de port, a impus și el la taxă pe cei ce-l vizitau pe „*Spray*”, iar când a observat că se fac mai rar curioșii, a prins un rechin și l'a expus în schimbul unei taxe de „six pence”.

Navigă spre Nord, între coasta australiană și marea barieră de corali, zi și noapte printre stânci și curenți. „*Spray*” atinse o singură dată fundul scăpând însă nevătămat.

După scurte escale ca Bird Island și Thursday se îndreptă spre insulele Keeling, sau Cocos, făcute mai târziu cunoscute prin eroicul sfârșit al lui „*Emden*”.

Drumul era Vest adevărat și „*Spray*” îl ținu „ca pe ață”, fiecare înălțime meridiană îi indica lui Slocum latitudinea constantă de 10° 25' S.

Dela Keeling se îndreptă spre Mauriciu, făcând o mică escală în Insula Rodriguez, unde fu luat drept... *Antechrist*.

La Mauriciu stătu puțin timp și fu bine primit în toate cercurile.

În Africa de Sud se bucură de o primire entuziastă. În toată presa nu conteneau laudele la adresa îndemânării marinărești a „căpitanului și echipajului lui „*Spray*”.

La Durban cunoscut pe celebrul explorator Stanley, care se arătă foarte mirat că „*Spray*” nu are mai multe compartimente etanșe, și-l puse ciudata întrebare:

„Ce te faci dacă un pește spadă te atacă și-ți sparge coca!” La care Slocum nu găsi altceva mai bun de răspuns decât: „În asemenea cazuri e de recomandat a dezarma asemenea pești agresivi luându-le spada”.

Cele 800 mile, până la Captown, ce străbătu pe timp rău și vânturi de Vest, dublând temutele capuri Agulhas și Buna-Speranță. La Cap se odihni trei luni, și andocă pe „*Spray*”. Vizită Kimberley Iohanesburg și Pretoria, cunoscând și pe președintele Transvaalului, Krüger. Acesta, deși om foarte cult, nu voia să admită că pământul e rotund. Păstra credința că e plat; așa că atunci când îi fu prezentat Slocum cu recomandăția că: „a navigat în jurul pământului”. Krüger corectă foarte rece: „Asta e imposibil! Vrei să zici pe pământ!”

În Martie 1898, „*Spray*” părăsi Africa de Sud și se îndreptă spre Sf. Elena la care ateriză iarăși în mod remarcabil. Aici vizită lo-

ampla lui Napoleon. Guvernatorul știindu-l om curajos îi dădu o cameră de culcare în care se zicea că umblă stafii.

La plecare îmbarcă și o capră, care-i făcu tot felul de pagube, aruncându-i hărți nautice și pălării de pae.

În prima escală, la Ascension, se grăbi să o debarce. Acolo nu era nimeni să creadă că e singur la bordul lui „*Spray*” și ca să se convingă, ofițerii garnizoanei afumară cu pucioasă sloopul ca să-l ia la lumină, oricine ar fi ascuns la bord.

De la Ascension plecă la 8 Mai 1898 ajunse în punctul prin care trecuse la 2 Oct. 1895 lângă Fernando de Noronha, continuându-și drumul spre patrie. Între timp izbucnise războiul Hispano-American și Slocum era să fie capturat de crucişetarele spaniole. În mare întâlni chiurasatul „Oregon”, vas amiral al flotei americane, care-l salută scoborând de trei ori „Stars and Stripes” (Pașionul național). Făcu scurte escale la Grenada și Antigoa în Antile unde țină conferințe asupra voiajului său.

După ce trecu capul Hatteras, tocmai când era mai aproape de ținta avu parte numai de timp rău. O perioadă de calm îl țină pe loc mai multe zile, apoi o tornadă grozavă ce devastă și New-Yorku îl întâmpină la traversul lui Fire Island și-l sili să stea la capă cu ancoră de derivă.

Ajunse totuși cu bine la Newport, după o lipsă de trei ani, două ani și două zile, în care timp străbătuse mai mult de patruzeci și șase mii de mile, traversând de trei ori Atlanticul, odată oceanele Pacific și Indian și dublând America pe la Sud, lucru neînfăptuit până la el și nici după el de nici un navigator solitar.

Cele mai grele împrejurări prin care a trecut, după spusele lui, au fost: odată pe coasta Braziliei, când „*Spray*” eșuând, Slocum a căzut în apă și era să se înecă căci nu știa să înoate; altă dată la insulele Cocos, când fiind în larg într-o pirogă cu un localnic, descoperi că acesta e canibal.

Pentru a reuși, își încheie Slocum povestirea, trebuie să știi bine ce nu de făcut, să fii gata la orice împrejurare. Examinând bine ce ni-a condus la succes, găsesc o garnitură (și nici ea prea complectă) de scale de tâmplărie, un ceas de tinichea și câteva ținte de tapițer. Dar ceea ce cântărește mai mult ca toate, este experiența câștigată în ani de navigație în care am învățat cu temei legile lui

Neptun, pentruca apoi să mă călăuzesc cu sfințenie după ele, când am trecut singur oceanele”.

Acest adevărat marinăr, ce poate fi socotit între cele mai remarcabile figuri ale navigației cu vele, a avut un sfârșit demn de viața sa.

Câțiva ani după terminarea călătoriei, cuprins de dorul orizonturilor nesfârșite, a plecat iarăși.

Cum s'a pierdut în cețurile Atlanticului nu se știe.

Nici până azi, vreo urmă sau vreo epavă n'au arătat sfârșitul credinciosului „*Spray*” și al bravului său comandant.

Mareea n'a voit să-l dea uscatului nici după moarte pe cel ce-l aparținuse ei tot timpul vieții.

CĂLIN.

### Volumul Comemorativ al C. E. D.

D. ministru Coștescu, distinsul și neobositul delegat al României în Comisia Europeană a Dunărei, a adus la București câteva numere din volumul comemorativ al C. E. D. editat la Paris. O valoroasă materie documentară e prezentată într-o voluminoasă carte, adevărată operă de artă grafică.

Despre această prețioasă lucrare care ne dă o pagină din Istoria Dunărei ne vom ocupa pe larg.

A apărut No. 3 din revista: *Pescăria și Piscicultura* cu următorul sumar:

*Editorial; Studii și Lucrări.* Aparatele digestiv, respirator și circulator la pești, de Dr. P. P. Dăia; *Chestiuni tehnice:* Conservarea plășilor, de Ing. Iosif Ioanescu-Muscel; *Colțul pescarului cu undița:* Cleanhul, de G. Empire (Trad. L. D.); *Tribuna liberă:* Dările de seamă ale P. A. R. I. D-ului (urmare), de U. S. A.; *Statistice:* Cota prețurilor peștelui pe luna Februarie, 1932; *Diverse și Informațiuni:* Știri, reviste, cărți, etc.

*Revista Ligii Bulgare.* Am primit la redacție Revista Ligii Bulgare, în noul format, asemănător cu al revistei noastre.

Are o bogată și variată materie cu numeroase ilustrații. Felicităm pe conducătorii Ligii Navale Bulgare pentru activitatea care o desfășoară îndrumând opera lor națională pe calea progresului.

## INFORMAȚII — NOUȚĂȚI

### Din străinătate

#### AMERICA

Țara reclamei. „Reclama sufletul comerțului” nu este o vorbă goală. Este o puternică realitate. În conferința națională maritimă ce a avut loc în Ianuarie la Washington s'a discutat nevoia unei largi propagande navale în toate păturile sociale.

S'a hotărât înființarea unui „*Permanent National Agency*” pentru propaganda marinei comerciale. I s'a aprobat un fond prim de 50.000 dolari din partea autorității:

*Shipping Board* pentru propagandă.

#### ANGLIA

Din cauza crizei mondiale și a restrângerii emigranților vapoarele de pasageri nu mai fac afaceri.

Ce-i de făcut?

Unele companii de navigație a început să facă o întinsă propagandă de turism. Și ca să atragă cât mai mulți călători plumbăreți, compania *Cunard* a decis să emită bilete de voiaj pe credit.

Călătorul plătește numai 25% când se îmbarcă, iar restul în 10 rate egale; al doilea vărsământ trebuie făcut după 60 zile după îmbarcare.

Este o idee originală care trebuie să dea de gândit și Serviciului Maritim Român care, forțat de împrejurări, fatal trebuie să ia o altă îndrumare comercială.

#### ITALIA

Se remarcă o creștere în căutarea vapoarelor-tancuri. Vreo 30 de asemenea vase cari zăceau dezarmate au reluat marea. Numeroase angajamente se fac pentru transporturi de petrolifere din Mexic, Rusia și România.

#### TURCIA

Dintr'o extremă în alta. Până la războiu numai Turcii nu erau stăpâni în casa lor. „Turcul plătește” se zicea cu drept cuvânt. De când cu renașterea și europonizarea Turciei străinii numai pot mânca pâine acolo unde înainte mâncau cozonac.

S'a decretat că nici la o întreprindere — și nici pe vapoarele turcești — nu poate lucra nici un străin. Căpitan, ofițer, mecanic, marinăr, fochist și hamal trebuie să fie turc.

Or o fi atâtea turci pregătiți pentru toate meserile?

#### RIN-SALONIC

Pe vremea ocupației Balcanilor, de către Puterile Centrale, în timpul marelui război, fusese conceput de către germani un proiect grandios, ce azi și-l însușește guvernul jugoslav și dorește să-l ducă la bun sfârșit. Se speră pentru această înfăptuire, în ajutorul financiar al unei mari puteri.

Este vorba, nici mai mult, nici mai puțin decât de crearea unui



drum navigabil între Dunăre și Marea Egee prin canalizarea fluviilor Morava și Vardar.

Lungimea acestui nou drum de apă ar fi de 610 km., lucrările ar costa mai mult ca un sfert de miliard mărci germane.

S'ar alcătui astfel o nouă cale navigabilă legând direct Salonicul de estuarul Rinului. Drumul de la Suez în Marea Nordului s'ar reduce prin aceasta de la șapte mii la trei mii de kilometri.

#### Intrebuințarea sudurei electrice

Pe noul crucișetor „Algerie” în construcție la Brest, a fost întrebuințată într-o bună proporție sudura electrică, suprimând la lipirea lamelor de bordaj încheierile cu nituri, permițând astfel un mare câștig la greutate.

Acest sistem a fost în parte adoptat în construirea lui „Dupleix” și în urma excelentelor rezultate obținute s'a decis generalizarea sistemului pe „Algerie”

De curând a intrat în serviciu pe fluviul Mississippi cel mai mare remorcher fluvial din lume „Herbert Hoover” construit la Inland Waterways Corporation, cu prețul de 500.000 lire sterline.

Caracteristicile sunt următoarele: lungimea 69 m., lățime 13,26 m., pescaj 1,83 m.

Cu două motoare Diesel de o putere de 2200 H. P. și o greutate de 100 tone.

Localul mașinei situat la mijlocul navei este lung de 11,58 m. și lat de 10,06 m., „Herbert Hoover” poate remorca o încărcătură de 10.000 tone cu o viteză medie de peste 8 km. urcând fluviul

*Revista Maritima*

## Din Țară

#### Cercetașii marinari la lucru

Iată cei trei cercetași cari s'au distins prin fapte de curaj și umanitate, despre cari am scris într'un număr trecut al revistei noastre.

Reproducem frumoasa scrisoare a Comandantului Echipajului „Bega” din Cohorta „Principele Glad” (Timișoara).

*Domnule Director,*

Avem onoare a vă trimite alăturat fotografiile cerute pentru publicare. Fotografia cercetașului Broscăreanu Alex. vom înainta-o mai târziu din cauză că cercetașul lipsește din localitate



Rala Toma  
a salvat de la înec un  
copil în lacul Josefîn

Munteanu Iosif  
Sc. Com. Sup. a salvat  
un copil în Jugoslavia.

Vă mulțumesc în numele cercetașilor atât pentru încurajarea pe care ne-o dați cât și pentru grija pe care o depuneți ca Revista să apară cum nu se poate mai regulat și îngrijit

Din partea noastră veți avea tot timpul sprijinul ce o mână de tineri, iubitori a tot ce e frumos și bine pentru Patrie vă pot da. În prezent lucrăm cu încordare la ajutorarea carberelor

inundate din Timișoara. Dăm ajutor în cartierele unde este populația săracă și ajutorul este mult mai necesar. Cercetașii marinari, împărțiți în 3 echipe, lucrează de ieri noapte încontinuu pentru a salva ce se mai poate. Avem mulțumirea de a-i vedea activând cu multă voință și perseverență în această direcție.

Păcat că autoritățile nu găsesc necesar să încurajeze o instituție care în niciun caz nu poate fi decât spre binele colectivității.



Cocora Petru  
elev de liceu a salvat un copil la strandul Begului.

Iată de ce atenția acordată de Dv. ne dă noi puteri de muncă și ne face deci să vă rămânem recunoscători pentru tot ceea ce faceți pentru Cercetășia Marină.

Sănătate!

Comandantul echipajului

I. ISAICU

Secretar L. Andrei

#### A 16-a Conferință Internațională a muncii.

Acum câteva zile s'a deschis la Geneva a 16 conferință a Muncii. Participă 46 de state. Chestiunile la ordinea zilei:

- 1) Vârsta de admitere a copiilor în industrie.
- 2) Asigurarea de bătrânețe și invaliditate.
- 3) Interzicerea birourilor de plasare cu plată.
- 4) Modificarea convenției din 1929 asupra accidentelor muncitorilor din porturi.

România nu a ratificat încă această convenție care se modifică în prezent la Geneva.

Ca de obicei fiecare stat participă prin doi delegați din partea guvernului și unul din partea patronilor, unul din partea salariaților, însoțiți după nevoie, de consilieri tehnici.

## † Comandor Poenaru Dumitru

S'a stins la Galați încă unul din cadrele vechi ale Marinei, una din albinele care, după ce s'a adăpat la florile marinelor occidentale, a hrănit cu nectarul cules tinerile generații de marinari care și-au făcut ucenicia în țară, ajungând azi amirali sau comandanți de vapoare.

Comandorul Poenaru s'a născut în 1863 dintr-o familie de răzeși din comuna Merei, județul Buzău, refugiată acolo din județul Ialomița din cauza incursiunilor turcești

Intrat voluntar în marină, distingându-se prin cultura și voința sa, e trimis să urmeze cursurile Școalei Navale franceze de la Brest, pe care o absolvă în 1884, clasificat al patrulea între 60 de francezi

Reintors în țară s'a pus cu toată inima la muncă, dând dovadă și de excelent navigator și de un bun educator. La inaugurarea cana-

lului dela Kiel, unde crucișetorul „Elisabeta” și bricul „Mircea” au reprezentat țara, comandorul Poenaru era imbarcat pe crucișetor.

Profesor la Școala de Aplicație a dat dovadă de capacitate tehnică și metodă. Ca Director al Marinei a conlucrat la întemeierea marinei dinainte de război, iar ca comandant al Diviziei de Mare a fost un exemplu de severitate amestecată cu dreptate și bunătate. Redepsește, ocărăște, dar nu nenorocște: la memoriu scrie frumos — așa vorbeau inferiorii de cel dispărut.

Retras din ostire în 1915, cu spiritul său gospodăresc și întreprinzător, a jucat un rol important în mișcarea economică, înființând



la Galați o distilerie de petrol și o fabrică de brichete, pe lângă alte întreprinderi la care era copârtaș.

Frumos, în casa sa deschisă tuturor, cei tineri luau exemplu de dragălașia adevăratei vieți familiare. Șeful dispărea, apărea în schimb părintele sfătuitor, îndrumător, alături de regretata sa tovarășe, o adevărată mamă.

Era pe vremea când marinarii formau o familie strânsă, admirată la Galați și Constanța de întreaga garnizoană.

Fie-i țărâna ușoară!

Comandor A. NEGULESCU

## Unde sunt vapoarele soc. „România”

JIUL: Comandant Gh. Simatu, plecat la 6 Aprilie la Messina, Bari, Ancona, Veneție, Ravena.

MILCOVUL: Comandant Gh. Louis, plecat la 2 Aprilie, la Taranto, Ancona, Veneția și Ravena.

SIRETUL: Comandant D. Vasiliu, plecat la 11 Martie la Pallice, descărcat la 10 Aprilie, plecat la Rotterdam.

PRAHOVA: Comandant Amedeu Hainerich, plecat la 6 Martie Rouen, sosit 2 Aprilie, în descărcare.

## Unde sunt vapoarele Serviciului Maritim Român?

Vapoare poștale:

DACIA plecat la 14 Aprilie a. c., în cursă regulată la Alexan-

dria, sub comanda d-lui Cdor. Rășcanu, cu un grup de parlamentari și excursioniști din Polonia, pentru Haifa (Palestina).

ROMANIA, plecat Joi 21 Aprilie a. c. în cursă regulată la Alexandria, sub comanda d-lui Cdor. Știubei, cu un grup de Parlamentari.

REGELE CAROL sosește la Constanța 20 Aprilie dela Alexandria sub comanda d-lui Căpit. M. Hrubes.

PRINCIPESA MARIA, va relua cursele Constanța-Istanbul Luni 25 Aprilie, sub comanda d-lui Căpit. Mărăcineanu.

DUROSTOR, a plecat la 9 Aprilie a. c. în cursă regulată Pireu, Volo, Patras, cu mărfuri generale, sub comanda d-lui Căpit. Mauguș.

Vapoare de marfă:

BUCUREȘTI, pleacă la 2 Mai a. c. din Dunăre în Palestina cu mărfuri generale.

CONSTANȚA, în rezervă la Constanța.

IAȘI, afretat Centralei Cooperative de Import și Export cu un caric de cereale (3200 tone) pentru Grecia Orientală.

CARPAȚI, afretat firmei „Joint” din Brăila pentru un caric complet de cereale pentru Occident între Anvers-Hamburg.

DOBROGEA, plecat la 14 Aprilie din Dunăre pentru Levant cu mărfuri generale.

BUCEGI, Afretat firmei Andrei Draculis din Brăila pentru un caric de cereale pentru Occident între Bordeaux-Rotterdam.

OITUZ, plecat la 10 Aprilie din Dunăre pentru Italia, fiind afretat cu un caric mixt de cereale și cherestea.

## Înștiințări

Cu începere dela 12 Mai și până la 1 Octomvrie 1932, itinerariul vapoarelor ce fac cursa Constanța-Istanbul (Constantinopol)-Alexandria se modifică astfel:

| D U C E R E |         |          |         |
|-------------|---------|----------|---------|
| Constanța   | plecare | Joi      | ora 22  |
| Istanbul    | sosire  | Vineri   | „ 14    |
| Istanbul    | plecare | Vineri   | „ 18,30 |
| Pireu       | sosire  | Sâmbătă  | „ 19    |
| Pireu       | plecare | Duminică | „ 19    |
| Alexandria  | sosire  | Marti    | „ 9     |

| I N A P O E R E |         |          |        |
|-----------------|---------|----------|--------|
| Alexandria      | plecare | Miercuri | ora 15 |
| Pireu           | sosire  | Vineri   | „ 8    |
| Pireu           | plecare | Vineri   | „ 16   |
| Istanbul        | sosire  | Sâmbătă  | „ 17   |
| Istanbul        | plecare | Duminică | „ 12   |
| Constanța       | sosire  | Luni     | „ 4    |

Totodată, prețul biletelor de călătorie pentru cabinele interioare se reduce după cum urmează:

|                    | Clasa I | Cl. II | Cl. III |
|--------------------|---------|--------|---------|
|                    | Lei     | Lei    | Lei     |
| Constanța-Istanbul | 2500    | 1800   | 500     |
| „ Pireu            | 5500    | 3800   | 1000    |
| „ Alexandria       | 9800    | 7200   | 1800    |

Asupra acestor prețuri se face încă o reducere de 20% în timpul sezonului de vară, 12 Mai—1 Octomvrie.

Se anunță de asemenea că vaporul PRINCIPESA MARIA își va relua cursele săptămânale pentru Istanbul, în ziua de 25 Aprilie, cu plecarea din Constanța în fiecare Luni la ora 22. Începând însă dela 16 Mai vaporul reintrând în reparație, cursele nu se vor relua decât cu aviz special.



Vapoarele noastre se bucură de o mare afliuență de călători pentru obișnuitele excursii de Paști precum și din cauza expoziției din Palestina.

Dar este îmbucurător că și vechile noastre vapoare de marfă au fost bine afretate. În prezent se studiază organizarea transportului de vite și carne congelată cu vapoarele noastre.

## Piața

Exportul de cereale din Dunărea a început. Promite. Porumb avem în mari cantități. Și sunt până acum mari cereri cu Franța s'au încheiat destul de bune tranzacții.

Lemnul românesc are de învins mari dificultăți. Franța ne-a redus cota și a pus o serie de greoaie formalități la predare. Lemnul rusesc continuă să ne concureze în Egipt și în mai tot bazinul Mediteranean.

Greutățile cresc cu lipsa de credit.

Petroliferele se exportă în mare cantitate mereu în creștere, dar cu prețuri mici.

Constanța a lucrat toată iarna și a trimis în mari cantități de benzină ușoară în Franța, benzină grea în Anglia, lampant în Egipt, motorină în Italia. Un mare deșeu ne-am creat în Spania întrecând pe această piață pe Americani și Ruși.

În general se constată că importul la noi scade și exportul crește. Sunt însă mari greutatea de învins din cauza restricțiilor vamale, valutare și lipsa mijloacelor de finanțare.

J. B.

## Poșta

D-lui Em. Rappard. — Nu publicăm deocamdată de cât în limba română. Am prefera proză. Poezia pretinde mai mult.

D-lui H. Potamian. — Remorcherul France T.-Severin.

Liga Navală Română vă mulțumește pentru devotamentul cu care lucrați.

Fiecare membru are puțința de a face printre prieteni săi încă doi, trei membri, consolidând astfel Liga noastră așa cum să face și în alte țări.

Pentru concurența la premiul Abecedarului Marinarului (Manual de canotaj).

Din cauză că s'au prezentat prea puține lucrări, data concursului se amână până în ziua de 1 Octombrie 1932.

O LĂMURIRE CE TREBUE SĂ O REPETAM ÎN FIECARE NUMAR AL REVISTEI NOASTRE.— Din neștiință—sau chiar cu rea credință — se comentează adesea chestiunea colectării, prin subscripție publică, a unei sume de bani pentru Flota Națională, încă din anul 1914.

Opinia publică trebuie mereu luminată asupra situației acestui fond. În mai multe rânduri s'au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar n'a fost de-ajuns. Întrebarea persistă încă și azi.

Ce s'a făcut cu suma adunată în 1914?

Din suma de 2.985.189 lei s'a vărsat, la 9 Iulie 1914, un milion franci aur Casei Schneider, din Franța, pentru construcția unui submarin. Intervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost re-chiziționat de către Marina Franceză. Suma a fost reținută de șantierul francez, pentru că Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniții și material de război la Casa Schneider.

Chestiunea este încă în litigiu.

Restul sumei, adică 1.929.969 lei, se află în numerar la Casa de Depuneri pe numele Ministerului Armatei.

Acesta este adevărul pe care suntem nevoiți să-l repetăm în fiecare lună.

## JOCURI DE MARINĂ ȘI GEOGRAFIE

### Problema VII

### Cuvinte încrucișate

de TIMONIER

|    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 30 | 31 | 34 | 35 | 36 | 38 |    | 2  |    | 43 |    |
| 3  |    |    |    |    |    |    | 40 |    |    | 4  |    |
| 5  |    |    | 6  |    |    |    |    | 7  |    |    |    |
| 8  |    |    | 9  |    |    | 40 |    |    |    |    | 45 |
| 11 |    | 32 |    |    | 12 | 39 |    |    | 13 |    |    |
| 14 |    |    |    | 15 |    |    |    |    |    |    |    |
| 16 |    |    |    |    |    | 17 |    |    |    |    |    |
| 18 |    |    |    | 19 | 37 |    |    | 20 |    | 44 |    |
| 21 |    |    |    | 22 |    |    | 41 |    | 23 |    |    |
|    |    |    | 24 |    |    |    |    | 42 |    |    |    |
| 25 |    | 33 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|    |    | 26 |    |    | 27 |    |    |    |    | 28 |    |
| 29 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

Orizontal. 1) Se văd des pe mare. 2) În bărci. 3) Calitatea unui submarin. 4) Renumit. 5) Notă. 6) Fire. 7) Ce nu aparține autorului. 8) Două litere din Icar. 9) Da. 10) Anagrama cuvântului staul. 11) Nume. 12) În electricitate. 13) Pentru pereți. 14) La case. 15) Ce distruge. 16) Untedelemn. 17) Timp. 18) Strigăt. 19) Anagrama lui dam. 20) Unde stă ancora. 21) Ce prinde tablele vaporului. 22) Un fel de șlep pe Dunăre. 23) Împreună. 24) Mese-riasi. 25) Specialitatea de a măsura distanța. 26) Da. 27) Ana-grama lui tare. 28) Condu. 29) O gură a Dunării în Deltă.

Vertical. 1) Chiurasat austriac. 2) Notă. 7) Artă și știință. 15) Prăjim. 24) Rege dintr-o tragedie. 28) Ca 28 orizontal. 30) Ateri-sările hidroavioanelor. 31) Deasupra. 32) Dublat. 33) Nume. 34) Indiferent. 35) Adevărat. 36) Dare (inv.). 37) Intervenție. 38) Persoana ta. 39) Zbuciumat. 40) Amiral cunoscut. 41) Izvor de inspirație. 42) Tact. 43) Murdar. 44) Literă grecească. 45) Pasa-gerul.

ROMÂNIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

C U P O N

de jocuri No. 4



# „PRIETENII MARI“

O. C. T. (E. V.)

GEGRÜNDET 1927

Zweck der Gesellschaft ist Sport und Leibesübungen in frischer Luft am Meere, zu verbreiten. Zu diesem Zweck hat die Gesellschaft „Prietenii Mari“ Sommerlager, Modellschulkolonien, Ausflüge im In- und Ausland, Sportwettbewerbe usw. organisiert.

Zur Durchführung dieses Programmes ist ein Sommerlager eingerichtet worden, wo alle diejenigen, die sich erholen wollen ein gesundes Leben in frischer Luft am Meere und frei von allem gesellschaftlichen Zwange sorglos einige Wochen hindurch führen können. Die Gesellschaft bietet auch denen die über bescheidenere Mittel verfügen die Möglichkeit, von dieser Einrichtung vollen Gebrauch zu machen und gleichzeitig zur Stärkung ihrer Gesundheit, Moor- und Meerbäder zu nehmen.

Das Lager ist 80 m. vom Meere und 200 m. von der Chaussee Constantza-Mangalia gelegen. Bis zum Sanatorium der Badeverwaltung, Grand Hotel und See sind verhältnismässig geringe Entfernungen, sodass alle die warme oder kalte Moorbäder nehmen wollen die Möglichkeit dazu haben.

Die Bahnstation ist in unmittelbarer Nähe des Lagers.

Von 15 Juni bis 15 September ist das Lager geöffnet und zwar in Serien zu je 15, 20 u. 30 Tagen für alle Sommerfrischler (Damen, Herrn und Familien der gebildeten Stände), die ihre Gesundheit wieder herzustellen wünschen, indem sie zu äusserst vorteilhaften und guten Bedingungen einem Monat an der Riviera des Schwarzen Meeres im Sommerlager der „Prietenii Mari“ in Tekirghiol-Eforie, Rumänien verbringen.

Das Lager hat einen eigenen, reinen und abgetrennten Strand, um Überfüllungen abzuwenden.

Unterkunft ist in Zelten, Typ Kanada, mit doppeltem Dach gegen die Sonne, die so hoch sind,



## Unterhaltsgebühren im „Sommerlager“ O. C. T.

| Saison—Dauer     | In Zelten zu | Gebühr für eine Person |             |             |
|------------------|--------------|------------------------|-------------|-------------|
|                  |              | 15 Tage                | 20 Tage     | 30 Tage     |
| 15 Juni—15 Sept. | 10 Plätzen   | Lei 2.500.—            | Lei 3.000.— | Lei 4.000.— |
|                  | 4 „          | „ 2.800.—              | „ 3.200.—   | „ 4.300.—   |
|                  | 2 „          | „ 3.000.—              | „ 3.600.—   | „ 5.000.—   |

## Studenten- und Schüler-Kolonien

| Einteilung nach Alter  | In Zelten zu | Gebühr für eine Person |             |             |
|------------------------|--------------|------------------------|-------------|-------------|
|                        |              | 15 Tage                | 20 Tage     | 30 Tage     |
| Schüler von 10—14 Jhr. | 20 Plätzen   | Lei 2.100.—            | Lei 2.600.— | Lei 3.400.— |
| „ 14—18 „              | 20 „         | „ 3.200.—              | „ 2.700.—   | „ 3.500.—   |
| Studentinnen u. Stud.  | 10 „         | „ 2.400.—              | „ 2.900.—   | „ 3.800.—   |

Die Preise verstehen sich zum Tageskurs der betreffenden Valuta

dass ein Erwachsener von 1.90 m. Grösse aufrecht darin stehen kann. Als Bodenbelag dient eine Matte. Die Zelte bieten Platz für 1, 2, 4 oder 10 Personen, sind elektrisch beleuchtet und mit allem notwendigen Komfort ausgestattet. (Bett mit Matratze, Kissen, Decke u. Bettzeug, Nachttisch, Waschschüssel, Stuhl, elektr. Lampe u. a.). Die Verpflegung besteht aus Frühstück, reichlichem Mittag- und Abendessen und auf Wunsch auch nachmittags Tee oder Kakao. Das Mittag- und Abendessen besteht aus Suppe bezw. Vorspeise, Fleisch mit Gemüse und Nachschüsseln und wird von guten Köchen unter Kontrolle des Lagerarztes zubereitet. Trinkwasser ist reichlich vorhanden.

Teilnahme am sportlichen Programm, Schwimmen, Rudern usw. ist fakultativ und gratis, für Schulkolonien jedoch verpflichtend.

Ein eigener, moderner Sanitätsdienst, der von Spezialärzten geleitet wird, steht zur Verfügung sowie ferner: Bibliothek, Radio, Kasino, Buffet usw.

Foto Vesa

**Einschreibebedingungen:** Da die Zahl der Plätze im Lager beschränkt ist, werden die Interessenten gebeten sich rechtzeitig Plätze zu belegen. Falls Plätze zwischenzeitlich vergeben werden, wird das Geld sofort zurück-erstattet.

Einschreibungen werden auf 30 Tage, sowie auch auf 15 und 20 Tage in jeder Serie entgegen genommen, nach Massgabe der freien Plätze. Empfehlenswert ist jedoch für Ausländer die Einschreibung auf 20 oder 30 Tage.

Die Einschreibungen werden beim Sitz der O.C.T. entgegen genommen unter Angabe der gewünschten Zeitdauer und des Aufenthaltsmonats, ob Zelt oder Zimmer zu 1, 2, 4 oder 10 Personen, sowie Alter, Beruf und Adresse.

Zur Einschreibung sind erforderlich:

a) Hinterlegung einer Anzahlung von 50% der Pensionsgebühr wenigstens 30 Tage vor Kurbeginn. Die übrigen 50% werden bei der Ankunft im Lager entrichtet.

b) Die Aufnahme in Lager geschieht unter Reserve der ärztlichen Untersuchung. Im Lager können diejenigen, die nach ärztlichem Gutachten die Gesundheit der Anderen gefährden würden, nicht aufgenommen werden.



Strand der „Prietenii Mari“



Sanitätsdienst des Lagers



See Tekirghiol

Foto Vesa





Strand-Promenade in Eforia

Buleward.

so wie auch diejenigen nicht, denen der Aufenthalt am Meere schädlich wäre.

Die Einschreibungen können nur für die festgesetzten Daten entgegen genommen werden. Ein anderer Termin der Ankunft im Lager oder der Abfahrt, als der bei der Einschreibung festgesetzte, kann nicht zugelassen werden. Rückerstattung der Pensionsgebühren wegen verspäteten Eintreffens, früherer Abreise bzw. überhaupt nicht Kommen, ist ausgeschlossen.

Die Fahrt zum Lager und zurück hat jeder Teilnehmer selbst zu zahlen. Die nächste Eisenbahnstation des Lagers ist Eforia. Von Bukarest aus geschieht der Transport der Teilnehmer unter Leitung der O. C. T. in Sonderwagen bis Eforia. Die Teilnehmer genießen auf den rumänischen Eisenbahnen Fahrpreismässigung, auf Grund der Bäderkarte nach Eforia via Konstanza. Jeder Teilnehmer hat Bade- und Sportanzug mitzubringen. Musik-Instrumente können mitgebracht werden, jedoch wird gebeten möglichst wenig Gepäck mitzubringen. (Wandervogel-Ausrüstung genügt).

#### LAGERORDNUNG.

- a) Beachtung des festgesetzten Stundenplanes, insbesondere der Tisch- u. Ruhezeiten.
- b) Reinlichkeit und Ordnung im Lager zu wahren.
- c) Schonung des Lagereigentums; jeglicher Schaden wird doppelt angerechnet und muss sofort vergütet werden.
- d) Es ist verboten Hunde und Feuerwaffen in das Lager mitzubringen.
- e) Ärztliche Untersuchung ist nach der Ankunft und vor der Abreise verpflichtend und gratis. (Jeder Teilnehmer bekommt vor der Abfahrt ein ärztliches Zeugnis ausgehändigt).
- f) Nichtbeachtung der von der Lagerleitung getroffenen Verfügungen zieht den Ausschluss aus dem Lager nach sich.

Einschreibungsgesuche, sowie alle Korrespondenz und Anfragen bezgl. des Lagers sind, auch in Deutsch, an die „Prietenii Mării“ O. C. T. Bukarest 1, Calea Victoriei 52 — Rumänien, zu richten. Telef. 331/18



Sport u. Leibesübungen am Schwarzen-Meere. Foto Voss



## TEKIRGHIOL-EFORIE

*Geschichte.* Der Name des Ortes kommt von dem Türken „Tekir“ her und dem Worte „ghiol“, das See bedeutet.

Tekirghiol-Eforie verdankt seine Anziehungskraft sowohl dem See wie auch dem Meere. Das Wasser des Sees und der Schlamm auf dem Grunde desselben sind sehr reichhaltig an Mineralsalzen, sodass Tekirghiol-Eforie zu den bedeutendsten Chlor-Brom- und Jodheilstätten zählt. Was Radioaktivität betrifft, besitzt Tekirghiol-Eforie einen wohl begründeten Weltruf, der durch den kürzlich in Constantza abgehaltenen Talasso-Therapie-Kongress nochmals bestätigt wurde. Kalte und warme Moorbäder werden bei skrofulösen u. tuberkulösen Erkrankungen, (ausser bei Lungentuberkulose) Rheumatismus, Frauenkrankheiten, Blutarmut, Rachitis usw. empfohlen.

Eforia. Eisenbahnstation 14 km südlich von Constantza, ist der berühmteste Bade und Luftkurort im Südosten Europas und liegt auf dem selben Breitengrad wie Nizza. Das Meeres ufer bildet bei Eforia einen Strand von fast 6 km. Länge. Da der Strand nach Osten offen ist, bekommt er schon frühmorgens Sonne, wenn die ultravioletten Strahlen am wirksamsten sind und vom Wasser des Meeres gebrochen werden, wie es auch in Eforia der Fall ist, wo der Strand der „Prietenii Mării“ (Freunde des Meeres) liegt.

Warme Moorbäder können sowohl im Sanatorium der Badeverwaltung, wie auch im „Grand Hotel“, in der Nachbarschaft des Lagers der „Prietenii Mării“ (Freunde des Meeres) genommen werden.

In den letzten Jahren ist in Tekirghiol-Eforie ein modernes Villenviertel entstanden. Die Villen gleichen geometrischen Spielzeugen mit einfachem und angenehmen Aussehen, die von dem grossen Gebäude des „Grand Hotel“ beherrscht werden. Ausserdem wurden viele Neuerungen in Tekirghiol-Eforie geschaffen wie: elektrisches Licht, Wasser, Kanalisation u. a. Das Steilufer wurde gepflastert und ist zur Promenade geworden.

Das Malerische des Ortes bilden aber die Sommerlager mit Schul- und Sommerfrischlerkolonien für Intellektuelle, die nach abendländischer Weise organisiert sind und in voller Blüte stehen.

DAS KLIMA in Eforia ist sehr beständig. Trotzdem die Sonnenstrahlung sehr stark ist, kann die Hitze nicht als unerträglich angesprochen werden, da vom Meere aus tagsüber ständig eine angenehm kühlende Brise zum Meere weht. Die Hitze erreicht höchstens 23—28° C im Schatten in der Zeit zwischen 13—16 Uhr. Der Luftdruck schwankt zwischen 758—762 mm.

Die Meerkur gibt sehr gute Resultate bei Blutarmut, Rachitis, Knochentuberkulose, Nervenkrankheiten, Genesenden und Erholungsbedürftigen.

Suchen Sie  
Gesundheit  
Ruhe und  
Erholung?

Kommen Sie  
im Sommer  
wenigstens  
einen

Monat nach

Tekirghiol-  
Eforie  
(Rumänien)

in das  
Sommerlager  
der



„PRIETENII MĂRII“  
(FREUNDE DES MEERES)

O. C. T.

an die sonnige Küste des Schwarzen Meeres

Dort finden Sie alles zu äusserst vorteilhaften und guten Bedingungen bei billigsten Preisen.

Die Gesellschaft und das Lager sind vom rumänischen Gesundheits- und Unterrichtsministerium anerkannt und empfohlen.

ADRESSE:

BUCAREST I. - Calea Victoriei No. 52  
(Pasagiul Englisches) - Rumänien - Telefon 331-18



## INSCRIȚI-VA IN LIGA NAVALA ROMÂNĂ

Avantajele de care se bucură membrii Ligei Navale:

a) Primesc lunar Revista în comptul cotizației anuale de 280 lei.

b) au reducere de prețuri la ștrandurile și piscinile ce le vom indica în numerele viitoare ale Revistei.

Deocamdată putem anunța că minunatul **Lido** din Capitală a convenit să facă o simțitoare reducere membrilor Ligei Navale.

c) suntem în tratative cu unele cinematografe cari sunt dispuse să ne facă reduceri.

d) Sperăm că în curând vom putea da rezultatul intervenției făcute pentru reducerea prețurilor de călătorie a membrilor Ligei Navale pe toate vapoarele românești.

e) Liga Navală face pentru membrii ei concursuri de fotografii, literatură, jocuri, miniaturi de vase, etc... pentru cari se dau premii importante.

Plătind cotizația anuală de 280 lei, puteți deveni membrii al Ligei Navale Române.

Cei cari doresc să aibă și insigăna Ligei, de metal emailat, trebuie să mai plătească costul de 120 lei.

Studentii, elevii, gradele, marinarii, funcționarii inferiori din porturi plătesc pe jumătate:

Cotizația 140 lei

Insigăna 60 „





**Liga Navală Română va scoate în cursul lunii viitoare, un ALBUM AL MARINEI, conținând 30 reproduceri după aquarelele pictorului de marine Știubei.**

**Albumul va reprezenta istoricul marinei românești din timpul lui Ștefan cel Mare și până în zilele noastre.**

**Formatul va fi de carte poștală și se va vinde cu un preț convenabil.**

**Dăm aici două ilustrațiuni de probă.**